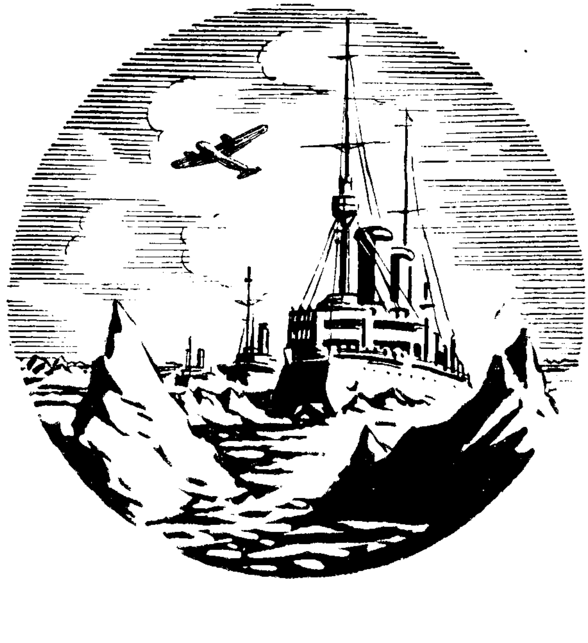
Советская Арктика

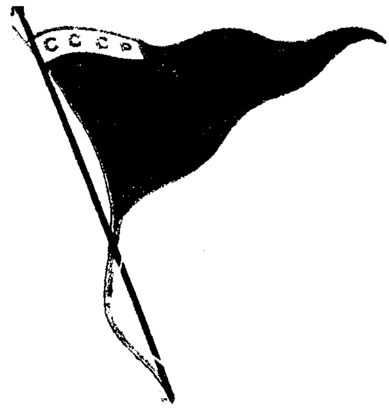


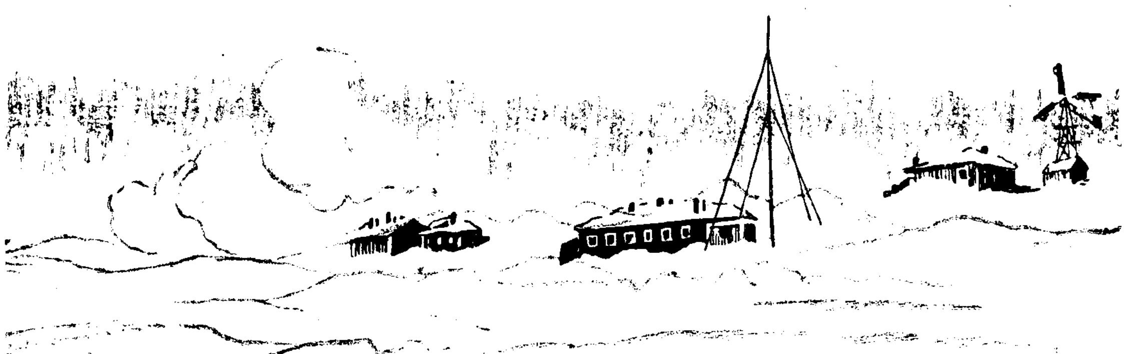
№ 8

АВГУСТ — 1939

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●

И. БЕЛИКОВ

ЗАДАЧИ КОМСОМОЛЬЦЕВ АРКТИЧЕСКОГО ФЛОТА

XVIII съезд большевистской партии поставил перед ленинско-сталинским комсомолом большие и ответственные задачи. Съезд партии дал развернутую программу завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму. В той гигантской работе, которую ведет наша партия, значительное место отведено ленинско-сталинскому комсомолу.

Пробравшиеся в комсомол фашистские выродки пытались оторвать молодежь от партии. С помощью ЦК партии и лично товарища Сталина подлые враги народа были разоблачены.

Разгром вражеских гнезд как никогда укрепил сплоченность ленинско-сталинского комсомола вокруг ЦК ВКП(б) и товарища Сталина.

В апреле 1939 г. VIII пленум ЦК ВЛКСМ обсудил важнейшие вопросы перестройки комсомольской работы, разработал и принял боевой план практических действий для выполнения комсомолом задач, поставленных XVIII съездом ВКП(б).

С большой радостью молодые советские полярники, как и весь народ нашей родины, встретили решения XVIII съезда большевистской партии, с энтузиазмом и воодушевлением взялись за реализацию задач, поставленных съездом в Третью Сталинскую Пятилетку. С чувством гордости, с огромным производственным и политическим подъемом наша счастливая молодежь взялась за превращение Северного морского пути в нормально-действующую водную магистраль.

От всех комсомольских организаций, в первую очередь от руководящего актива, требуется упорная борьба за овладение революционной теорией марксизма-ленинизма.

Товарищ Сталин на XVIII съезде партии сказал: «если бы мы сумели подготовить идеологически наши кадры всех отраслей работы и закалить их политически в такой мере, чтобы они могли свободно ориентироваться во внутренней и международной обстановке, если бы мы сумели сделать их вполне зрелыми марксистами-ленинцами, способными решать без серьезных ошибок вопросы руководства страной,— то мы имели бы все основания считать девять десятых всех наших вопросов уже разрешенными. А решить эту задачу мы безусловно можем, ибо у нас есть все средства и возможности, необходимые для того, чтобы разрешить ее».

Решение ЦК ВЛКСМ о постановке пропаганды в комсомоле еще раз подчеркивает, что главное в работе комсомола — политическое воспитание молодежи. Комсомол должен помогать партии в коммунистическом воспитании молодежи. Это — главная задача, на которую неоднократно указывали Ленин и Сталин.

«Краткий курс истории ВКП(б)» говорит, что «Сила марксистско-ленинской теории состоит в том, что она дает партии возможность ориентироваться в обстановке, понять внутреннюю связь окружающих событий, предвидеть ход событий и распознать не только то, как и куда развиваются события в настоящем, но и то, как и куда они должны развиваться в будущем».

Выход в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» и постановление ЦК партии о постановке партийной пропаганды, вызвали огромное желание у наших комсомольцев, у всей нашей молодежи изучать историю большевизма.

Как пример можно взять учебу комсомольцев на ледоколе «И. Сталин». Комсомольский актив здесь серьезно взялся за изучение основ марксизма-ленинизма. В помощь изучающим организуются консультации и лекции. Проводятся теоретические конференции. Комсомольская организация корабля приняла активное участие в теоретической конференции по первому разделу доклада товарища Сталина на XVIII съезде партии. Комсомольцы основательно готовились к теоретической конференции, сделали хорошие доклады на конференции.

В коллективах работников Арктики есть товарищи, которые еще не могут работать самостоятельно над книгой. Некоторые комсомольские организации упустили таких товарищей из виду, не учли, что люди с низким общеобразовательным уровнем нуждаются в особой помощи. Многие считают: «раз есть установка на самостоятельное изучение — значит кружки не нужны». Это, конечно, неправильно. Надо знать способности, общий политический и общеобразовательный уровень каждого комсомольца и соответственно этому строить учебу.

Для отдельных товарищей нужно организовать кружок, соблюдая при этом принцип добровольности.

В постановлении Центрального Комитета ВКП(б) о постановке партийной пропаганды и в решениях Центрального Комитета ВЛКСМ не говорится, что кружковой метод занятий должен выпадать из арсенала пропагандистской работы. Наоборот, в постановлении Ц. К. указано как и в каких случаях можно организовывать кружки и указаны методы их работы. Кружки не должны быть главным методом учебы, ибо главный метод — индивидуальное изучение марксистско-ленинской теории.

Тех товарищей, которые не могут самостоятельно работать над книгой, необходимо в кружках подготовлять к индивидуальному изучению истории партии. Изучая учебник «Наша родина» и другие материалы, они должны готовиться к самостоятельной работе над «Кратким курсом истории ВКП(б)».

На ледоколе «Литке» только 2—3 товарища самостоятельно изучают «Краткий курс истории ВКП(б)». Остальные комсомольцы не занимаются повышением своего идейно-политического уровня. Когда работники Политуправления были на «Литке», комсорг ледокола заявил им: «У нас все изучают». На деле оказалось иное. Выяснилось, что даже лекции и теоретические конференции слабо посещаются комсомольцами и несоюзной молодежью.

В оправдание своей бездеятельности товарищи с «Литке» приводили такой аргумент: «находясь в порту, трудно изучать историю партии; лучше изучать во время плавания». Это абсолютно неправильный взгляд; изучением марксистско-ленинской теории надо заниматься постоянно, вне зависимости от местонахождения корабля.

Актив комсомола обязан показывать пример в изучении истории партии.

Секретарь комитета ВЛКСМ на «Литке» т. Головяшкин не является таким примером, он мало изучает историю партии. Может ли он при этом привлечь к работе по повышению теоретического уровня комсомольскую организацию ледокола?

Комсомольские организации Севморпути должны серьезно взяться за перестройку политической учебы молодежи.

Надо организовать лекции, консультации, товарищеские беседы и дискуссии по теоретическим вопросам.

Другая важнейшая задача, поставленная историческим XVIII съездом партии перед комсомолом,— необходимость его участия во всем государственном и хозяйственном строительстве.

Тов. Жданов на XVIII съезде партии сказал:

«комсомол, при всем его огромном значении, при всей огромной помощи, которую он оказывает партии, страдает одним недостатком, на который необходимо обратить внимание и комсомола и наших парторганизаций,— это недостаточное участие комсомола в государственной жизни, черезчур большое увлечение внутрикомсомольскими вопросами».

И далее:

«Я думаю, что вся комсомольская работа должна быть круто повернута на подготовку комсомольцев для активной государственной и партийной деятельности, на реализацию той важнейшей задачи комсомола, которая связана с его ролью помощника партии».

В Сталинском Уставе ВКП(б) записано:

«ВЛКСМ является активным помощником партии во всем государственном и хозяйственном строительстве. Комсомольские организации должны быть на деле активными проводниками партийных директив во всех областях социалистического строительства, особенно там, где нет первичных партийных организаций».

Комсомольские организации советской Арктики стали более конкретно заниматься производственными вопросами арктического флота, полярной авиации, полярных станций, промышленных предприятий.

Комсомольская организация ледокола «И. Сталин» горячо приветствуя и поддерживая обращение молодежи Московского тормозного завода имени Кагановича, первая в арктическом флоте включилась в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Комсомольцы обязались: на «отлично» подготовить к началу навигации 1939 г. все машины, механизмы и приборы корабля; досрочно выполнить навигационный план; плавать без аварий и простоев; бережно хранить грузы и имущество; добиться, чтобы все комсомольцы и молодежь ледокола стали стахановцами; повысить свою техническую квалификацию; каждому — овладеть одной из военных специальностей. Эти обязательства комсомол флагмана арктического флота выполняет с честью.

Комсомольская организация ледокола «И. Сталин» заслуженно пользуётся всеобщим уважением на корабле.

Из 53 членов ВЛКСМ — 23 переведены на высшие должности и хорошо справляются с новой работой.

Как работают отдельные товарищи? Вот что рассказывает о себе старший машинист комсомолец тов. Ольшевский:

«Я пришел на ледокол после окончания ФЗУ. В начале работал ма-

шинистом 2-го класса, сейчас — старшим машинистом. Когда учился в ФЗУ, меня не интересовала комсомольская организация. Работая на ледоколе, я увидел, что комсомольская организация хорошо помогает в учебе и работе. Я это положение оценил и вступил в комсомол, полюбил комсомольскую работу. Изучаю «Краткий курс истории ВКП(б)», посещаю лекции. В таких условиях можно работать и расти».

Об этом же говорит и комсомолец т. Рейте. Правильно понимая решения XVIII съезда партии и VIII пленума ЦК ВЛКСМ комсомольская организация ледокола «И. Сталин» нашла верные пути к их реализации.

Как комсомол корабля помогает партийной организации в решении хозяйственных задач?

Когда завод, ремонтирующий ледокол, сорвал сроки, комсомольская организация корабля обратилась с письмом к комсомольцам завода. Секретарь комсомольского комитета ледокола т. Любович поставил вопрос об ускорении ремонта перед Ленинградским Обкомом комсомола. После этого внимание к ремонту корабля заметно усилилось.

По инициативе старшего машиниста комсомольца т. Рейте решено в навигацию 1939 г. выделить на ледоколе одну машину, которую будут обслуживать исключительно комсомольцы. В состав комсомольской бригады зачислен и т. Любович, который решил в нынешнюю навигацию овладеть специальностью машиниста.

Комсомольская организация ледокола «Ленин» в предсъездовском социалистическом соревновании показала неплохие результаты работы. 15 членов экипажа, в том числе шесть комсомольцев, отмечены руководством Главного Управления Севморпути.

Комсомольцы ледокола «Литке» энергично работая, содействовали выполнению государственного плана добычи морского зверя на 103%. За период промысла на ледоколе не было ни одной аварии. Комсомольцы тт. Голубев и Левашов являются примерными производственниками на корабле.

Хорошо работает комсомольская организация ледокола «Дежнев». Здесь передовым работником является секретарь комитета комсомола т. Ахполов, пользующийся авторитетом у всей команды.

Эти факты далеко не исчерпывают той огромной работы, которую ведут комсомольские организации Севморпути.

К сожалению, некоторые комсомольские организации еще слабо борются за развитие социалистического соревнования и стахановского движения.

Есть товарищи, которые уклоняются от работы по проверке выполнения социалистических договоров, ошибочно считая, что забота о ходе социалистического соревнования — дело только профсоюзных организаций.

Комсомольская организация ледокола «Литке», добившись успехов в предсъездовском соревновании, впоследствии ослабила работу, не помогала командованию корабля в проверке готовности «Литке» к навигации. На ледоколе имеются хорошие производственники. Но комитет комсомола не воспитывал отстающих товарищей на примерах работы передовиков.

В договора по социалистическому соревнованию, вследствие невнимания руководителей комсомольских организаций к этому делу, включаются иной раз нелепые обязательства. В Дудинке, например, один комсомолец обязался: «подготовить сторожей на «большой палец»; в Игарке один из комсомольцев записал: «обязуюсь получить значек

«Почетный полярник»... Это свидетельствует о том, что некоторые руководители комсомольских организаций не дают правильного направления в работе по развертыванию социалистического соревнования.

Комсомольцы коллективов Севморпути обязаны постоянно бороться за крепкую трудовую дисциплину. К сожалению, на некоторых кораблях — там, где слабо развернута политико-воспитательная работа,— отмечаются случаи нарушения трудовой дисциплины. На ледоколе «Литке» в числе нарушителей трудовой дисциплины 5 комсомольцев. Были случаи появления на корабле в нетрезвом виде. Плохо, что к таким фактам не привлекается общественное внимание. Следовало немедленно обсудить эти случаи на комсомольском собрании, предать гласности, но на «Литке» их предпочли замолчать.

Комсомольская организация на «Ермаке» также не ведет борьбу за образцовую трудовую дисциплину.

Комсомольские организации должны добиваться, чтобы опыт передовиков и стахановские методы труда становились достоянием всех комсомольских организаций. В начавшейся навигации надо упорно бороться за выполнение графика движения судов по Северному Морскому пути, зорко оберегать механизмы корабля и грузы.

Участвуя в решении хозяйственных задач, способствуя развитию социалистического соревнования и стахановского движения, комсомольские организации не должны упускать из виду и вопросы внутрикомсомольской работы.

Наши помполиты и комсомольские комитеты еще плохо организуют культурно-массовую работу на кораблях. Разве достаточно проводится лекций, консультаций, собеседований? Разве в достаточной мере развита художественная самодеятельность на судах? На большинстве кораблей имеются инструменты для струнного оркестра, но и они как следует не организованы. Почему нельзя создать хороший хоровой кружок и оркестр и периодически устраивать товарищеские вечера? Ведь на каждом ледоколе 100—150 человек команды, среди которых наверняка есть и певцы, и музыканты, и рассказчики, и декламаторы.

Наши комсомольские организации часто пренебрегают этим участком работы.

На ледоколе «Русанов» существует печатная газета; за три месяца вышло три номера... Комсомольская организация могла бы хорошо помочь в регулярном выпуске газеты, но не стала этим заниматься.

Серьезное упущение в работе комсомольских организаций — плохая подготовка к собраниям. Они обычно проводятся наспех. На многих кораблях, как правило, о комсомольских собраниях узнают только за день до их созыва. Поэтому отдельные вопросы решаются непродуманно.

Секретари комсомольских комитетов должны серьезно подготовлять собрания, учитывая, что на них воспитываются наши комсомольцы. Секретари комитетов ВЛКСМ должны знать, как живет и работает каждый комсомолец, каждый молодой человек в экипаже. Из-за невнимания руководителей, организаций ВЛКСМ, бывают случаи, что отдельные комсомольцы отрываются от союзного коллектива. Так произошло на ледоколе «Малыгин» с комсомольцем т. Кучумовым. Он совершенно отошел от комсомольской работы, не желая выполнять комсомольских поручений. На ледоколе «Ермак» комсомолец-стахановец т. Ванюшин, награжденный значком «Почетный полярник», совершенно оторвался от общественной работы.

Эти случаи говорят, что отдельные организации ВЛКСМ на кораблях

еще плохо работают с каждым комсомольцем в отдельности, во время не исправляют их.

Комсомол является боевым помощником большевистской партии, могучим резервом пополнения ее рядов. Перед комсомольскими организациями Севморпути стоит огромной важности задача — воспитывать комсомольцев в духе коммунизма, готовить лучших из них, на деле доказавших преданность делу Ленина-Сталина, для вступления в ряды коммунистической партии. Партийные организации в небольших коллективах Севморпути малочисленны. Между тем, имеются все возможности для того, чтобы они росли. Лучшие представители ленинско-сталинского комсомола стремятся в партию. Однако, большинство организаций ВЛКСМ еще мало работают для того, чтобы помочь передовым комсомольцам стать кандидатами и членами большевистской партии.

Надо старательно готовить наших комсомольцев для вступления в ряды партии.

Большая роль принадлежит комсомольским организациям в подготовке кадров. Один из путей к этому — техническая учеба. Но она организована на наших кораблях еще скверно. Только некоторые комсомольцы по своей инициативе повышают технические знания. Нужно, чтобы техническая учеба проходила организованно. Организация технической учебы и подготовка кадров — дело большой государственной важности.

Большинство комсомольских организаций не используют возможности организовать повышение технической квалификации молодежи полярного флота. Есть и средства, и силы. На ледоколе «И. Сталин» для этой цели имеется 19.000 руб., на «Ермаке» — 17.000 руб., на «Дежневе» — 18.000 руб., на «Литке» — 17.000 руб. и т. д.

Ледокольный флот нашей родины из года в год пополняется новыми кораблями, оснащенными передовой современной техникой. Мы обязаны обеспечить арктические суда технически-грамотными, квалифицированными кадрами, а для этого необходимо сейчас, в период навигации, широко организовать на всех кораблях техническую учебу, повышение квалификации экипажа. Молодежь в этом деле должна итти в первых рядах.

Надо всемерно улучшить оборонную работу в арктическом флоте.

В своем историческом докладе на XVIII съезде партии товарищ Сталин указал на необходимость всемерно укреплять боевую мощь Красной Армии и Военно-Морского Красного флота.

Оборонная и физкультурная работа во многих коллективах Севморпути, в том, числе на судах арктического флота поставлена неудовлетворительно. Многие комсомольские организации не занимаются как следует укреплением Осоавиахима, не заботятся о том, чтобы привлечь к оборонной работе всю молодежь. В лучшем случае ограничиваются сдачей норм ПВХО и ГСО, а дальше дело не идет. На ледоколе «Садко», например, вся оборонная работа свелась к тому, что организовали один стрелковый кружок, который вскоре прекратил свою деятельность.

Комсомольские организации обязаны обеспечить мобилизационную готовность молодежи. Каждый комсомолец должен быть готов в любой момент стать на защиту социалистической родины. Надо превратить наши корабли в неприступные для врагов крепости.



Капитан ледокола «Ермак»
М. Я. Сорокин

Фото А. Соломон

«Советская Арктика»



НАГРАЖДЕНИЕ ЗНАЧКОМ «ПОЧЕТНОГО ПОЛЯРНИКА»

За инициативу и образцовую организацию социалистических методов труда среди команды ледокола «И. Сталин» в период освоения механизмов в первую навигацию 1938 г. приказом по Главсевморпути за № 687 значком «Почетный полярник» награждены: **Баранов И. П.**— кочегар 1-го класса, **Корольков И. А.**— старший кочегар, **Неупокоев А. В.**— 2-й механик.

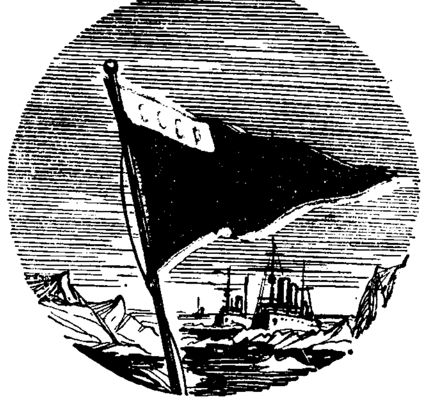
* * *

Работники полярной станции мыса Челюскина, товарищи **Золотов, Угольнов** и **Усачев** выполняя задания руководства Главсевморпути, по расконсервированию полярной станции Оловянный, в трудных метеорологических условиях пересекли пролив Вилькицкого, остров Большевик и пролив Шокальского, благополучно прибыли к месту назначения, восстановили связь с мысом Челюскина и приступили к научным наблюдениям.

За серьезную подготовку к трудному переходу, энергию и настойчивость, благодаря которым законсервированная полярная станция вступила в число действующих к началу навигации, приказом по Главсевморпути за № 700 значком «Почетный полярник» награждены товарищи **А. Н. Золотов, А. С. Угольнов** и **А. С. Усачев.**

* * *

За долголетнюю плодотворную научно-исследовательскую работу в Арктике приказом по Главсевморпути за № 836 значком «Почетный полярник» награжден профессор **Н. Н. Зубов.**



МАКС ЗИНГЕР

ИЗ КАЛИФОРНИИ В МОСКВУ

ЭПИЗОД ИЗ ЖИЗНИ ЗНАМЕНИТОГО ЛЕТЧИКА

(К двухлетию со дня гибели Героя Советского Союза С. А. Леваневского)



Мысль о перелете из Америки в Москву сложилась у Леваневского во время его пребывания в 1936 г. в Соединенных Штатах Северной Америки. Из Москвы, в ответ на предложение Леваневского вылететь на советском самолете домой, сообщили, что не стоит терять времени в ожидании доставки советского самолета пароходом в Америку, и порекомендовали приобрести новейшей конструкции самолет и лететь на нем, соединив воздушным путем два отдаленнейших материка, две великие державы США и СССР.

Леваневский вместе с Левченко день за днем совместно следили за тем, как создавалась машина для их перелета. Леваневский сам испытывал ее впервые в воздухе, кропотливо проверял каждую мелочь и, наконец, нашел возможным начать перелет Лос-Анжелос — Москва.

Местом старта был намечен Лос-Анжелос — южный городок на Тихоокеанском побережье.

Пятого августа на берегу бухты собрались жители Лос-Анжелоса, представители фирмы «Волти», корреспонденты и фотографы. Накинув на плечи пиджак, Леваневский сидел поодаль от самолета и курил в тени, спасаясь от калифорнийской нестерпимой жары. Трудно было представить, что этот человек собирается в тяжелый и малоизведанный перелет из Лос-Анжелоса в Москву через Арктику. Он, казалось, сам пришел сюда, чтобы посмотреть, как будет стартовать «Волти» в Москву.

Но вот пилот забрался в самолет, надел свой комбинезон и спросил, показавшись на миг из кабины:

— Все ли готово?

— Все ол-райт!

— Отдать концы! — скомандовал Леваневский.

Буксир отвел самолет на середину канала, откуда начинался старт. И не успели люди опомниться, как машина Леваневского уже кружила над ними, покачивая крыльями в знак прощания. Корреспонденты посылали из Лос-Анжелоса в свои редакции, в Америку и Европу, информацию о начале великого перелета.

Советские летчики не собирались побивать в перелете никаких рекордов. Они летели для того, чтобы проложить воздушный путь между двумя континентами.



Герой Советского Союза С. А. Леваневский (справа) и штурман В. И. Левченко

В день старта Леваневский и Левченко попали под обстрел корреспондентов и фотографов, но уже не в Лос-Анжелосе, а в Сан-Франциско. На утро дождливая и туманная погода не остановила Леваневского. Левченко проложил курс на Сиатль-Джюно. За Сиатлем под самолетом долго тянулись величественные фиорды. Здесь море резало сушу тонкими извилистыми каналами. Из-за облачности машина шла на большой высоте, но порой снижалась до бреющего полета. Тихий океан готовил летчикам малоприятную встречу. По океану гуляли беляки. Океан дымился и пенился от свежего ветра. Начинался шторм. Чем дальше летел самолет, тем больше шторм набирал силу и туман выше поднимал свою косматую голову. Над самолетом была уже сплошная облачность. Машина тянула над самыми гребнями волн.

— Будем дальше лететь или вернемся? — спросил Леваневского летнаб, сделав запись в бортовом журнале.

Лететь вслепую Леваневский не хотел. Он не ставил в этом полете никаких рекордов. Он хотел изучить будущий путь из Америки в СССР, а не проскакивать его в сплошном тумане, когда с трудом можно было различить концы плоскостей своего самолета. Возвращаться? Но куда? За хвостом самолета была такая же плохая видимость, как и впереди машины. Вернее, видимости не было никакой. Леваневский решил садиться под берегом, если он только выглянет из тумана. В тумане показалась слабая тень.

— Это, очевидно, остров, — подумал пилот.

— И, обратившись к летнабу, сказал:

— Посмотри, где мы?

— Это остров Гуз-Айланд, — ответил Левченко, словно родился здесь и знал каждую бухту.

— Я здесь сажусь, выберу местечко под берегом, где меньше будет зыби,— сказал Леваневский.

Вот выскочили перед летчиками скалистые берега, машина коснулась воды и продолжала свой бег теперь не по воздуху, а по океану под самым берегом.

Леваневский искал местечко под берегом, где можно было бы понадежней спрятать самолет от зыби. Пилот подрулил в какое-то ущелье между двумя полосами земли, самолет стал на якорь, и мотор был выключен.

Неподалеку в открытом океане бесновался шторм, гуляла настоящая, ничем не сдерживаемая, океанская зыбь. Она шумно дробилась о берега скал, защищающих собой хрупкий самолет, умело спрятанный сюда советским летчиком.

Остров оказался необитаемым. Туман совсем повис на крыльях самолета. Дождь начинал отбивать унылую дробь по плоскостям самолета. Здесь на необитаемом острове и заночевали летчики.

— А, пожалуй, так машину проспим, — сказал летнабу командир. — Если шторм усилится или переменит направление, нас может сорвать с якоря, нанести на скалу.

Чтобы не заснуть, летчики вылезли в непогоду на плоскости и тут же заметили, что начался прилив. Приливом стало прибивать самолет к мелкому месту, где торчали прибрежные камни.

— Здесь мелко! Прыгнем в воду и оттянем машину к песчаной косе! — крикнул Леваневский и прыгнул в воду. За ним поспешил Левченко. Держа конец, крепящий самолет, они тащили за него машину к песчаной косе, падали от изнеможения и снова поднимались.

Летчики оттянули самолет от опасного места и закрепили его понадежней. Теперь самолет был далеко от тех скал, которые совсем недавно грозили ему гибелью. Но нельзя было отойти людям от машины, чтобы согреться на берегу. Хоть виднелся невдалеке лес, и подмывало нарубить сучьев, развести пылающий костер, обогреться после холодного купания в океане, но приходилось в дождь, на ветру дежурить и следить за тем, чтобы самолет не оторвало и не нанесло на скалы.

Начался отлив, и самолет обсох, оказался на мели. Грунт был неопасен. Поплавковый самолет стоял на песчаной косе. Вода из-под самолета ушла совершенно. Летчики вышли на песчаную косу и ждали теперь снова прилива. Но ближайший по времени прилив не оправдал надежд летчиков. Он только приподнял было поплавки самолета, потом воду угнало, и самолет снова очутился на косе. Пресной воды кругом нигде не было. В горле пересохло от сильной жажды, и совсем не хотелось ни о чем говорить. Летчики молча прокапывали под поплавками канавки. Лопат в самолете не было, и в дело пошел прибрежный плавник.

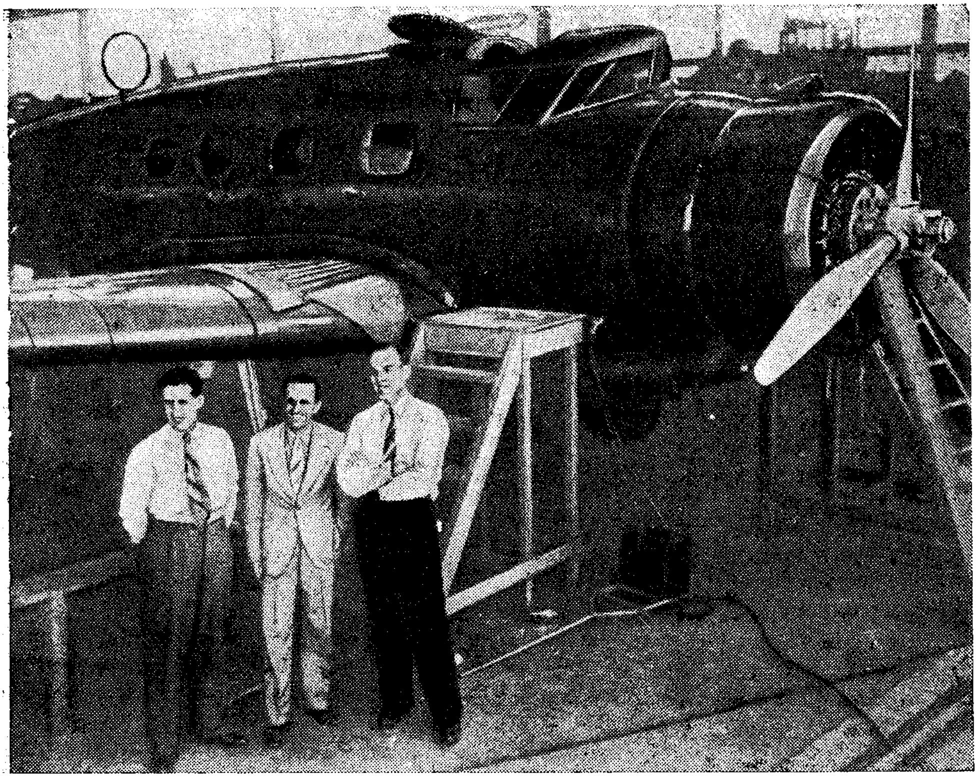
Погода была изменчива: то показывалось солнце, радовало и веселило глаз, то набегал туман и делал все кругом унылым и одинаковым.

Вечером, во время прилива, машина, наконец, оказалась на плаву. Леваневский не мешкал, он пошел на взлет с мертвой зыби. Курс — на селение Свенсон-Бей.

В пяти милях от Свенсон-Бея сильный ливень «съел» всю видимость и прижал летчиков к океану. Леваневский сел на воду и рулил до самого селения. По расчетам до него оставалось миль пять. Теперь это был не воздушный, а морской корабль. Но при первом хорошем ударе океанской волны самолет превратило бы в щепы.

Сквозь дождевую завесу показались бухта, каменные дома, фабричная труба. Но никто не вышел к летчикам навстречу. Присмотрелись летчики к берегу и поняли, что сделали посадку у мертвого городка. Нигде на улицах не видно было ни одного автомобиля, ни одного пешехода. Прошло около часу, пока, наконец, к самолету подошел катерок и на нем всего лишь один человек. Невеселая была эта встреча. Прибывший сообщил, что в городе никого нет, кроме него и брата. Здесь были когда-то рудные копи. Они заброшены, и все жители городка выехали на новые места.

Левченко, посовещавшись с командиром, проложил дальнейший курс на



С. А. Леваневский (справа) и В. И. Левченко (слева) около своего самолета на заводе «Волти» в Калифорнии в 1936 г.

Джюно. От Джюно снова простер свои мохнатые рукава туман. Радиостанции Аляски настойчиво советовали Леваневскому совершить посадку не в самом Фербенксе, а в восьмидесяти километрах от него, на большом и живописном озере Гардинг. Встречать советских летчиков на этом озере собралось много американской молодежи и прибыл сам мэр города Фербенкса — Коллюинс — председатель местной торговой палаты.

Много воспоминаний вызвала встреча Леваневского здесь, на озере, с американскими авиаторами Клайд Армистедом и Левери, принимавшими участие в полетах к лагерю челюскинцев из Америки в группе Ушакова, Леваневского и Слепнева.

Мэр города категорически потребовал от Леваневского погостить в Фербенксе пару деньков. Известный авиатор Джоэ Кроссон доставил советских летчиков на легком самолете с озера Гардинг в город Фербенкс. Леваневского здесь знал каждый житель. Местные газеты печатали его портреты, когда он оказывал помощь Маттерну и позднее готовился к перелету из Лос-Анжелоса через Фербенкс в Москву.

Туманы и непогоды преследовали Леваневского на всем его пути. Уэлен передавал по радио погоду: «Неподвижно стоит туман, сплошная облачность». Во время полета, получив в воздухе такое сообщение, Леваневский невольно повернул обратно к Аляске, где было ясно, и сделал посадку у селения Тэйлор. Там некогда опускался на дирижабле Амундсен, приняв этот городок за Ном.

Американские радиостанции сообщали ежедневно одни и те же скупые и нудные для летчиков прогнозы: «Погода нелетная».

— Виктор Иванович, — сказал командир самолета своему навигатору, — тут, видно, нам с вами другой погоды не подберут. Придется топать и в плохую

погоду. Наш конечный путь не Тэйлор, а Москва. И время идет не к лету, а к зиме.

Острова Большой и Малой Диомиды были закрыты туманом. Только скалистые вершины островов пронзали низкую облачность, и по этим вершинам ориентировались летчики, держа курс к родной земле. Пролетав над облаками положенное время, Леваневский пытливо посмотрел на Левченко. Штурман словно в ответ командиру сказал:

— Здесь под нами сейчас должен быть Уэлен.

Пилот пробил насквозь один ярус облаков, другой, и очутился в тоннеле между двумя ярусами. Коридору не было конца, но он не приводил к земле.

— Вроде как на метро, — сказал Леваневский, показывая Левченко на облачный тоннель. — Только не так удобно, как у нас под Москвой. Не видно станций.

В нижнем ярусе облака мелькнуло оконце, машина нырнула в него и перед летчиками открылась знакомая коса Уэлена, дома и чукотские яранги. Сели, как и в первый прилет, на лагуне. В третий раз видел Леваневский это северное советское селение. Он познакомился с ним впервые, когда доставил Маттерна из Анадыря на Аляску. Он видел Уэлен вторично, возвращаясь после челюскинской эпопеи. И теперь снова подлетел к нему.

К берегу бежали чукчи и зимовщики, давно слышавшие шум мотора над своим селением и только сейчас завидевшие машину, уже рулившую по лагуне.

Машина была на своей советской земле. Здесь говорили по-русски. Отсюда вся дорога до Москвы была уже знакома летчикам. И полет казался простым.

— Считай, что мы уже в Москве,— сказал Леваневский летнабу.

— Да я тоже так полагаю, Сигизмунд Александрович, Москва — наша,— согласился штурман с командиром.

* * *

Самолет Леваневского вскоре кружил над Щелковским аэродромом под Москвою. Он низко пронесся над трибуной.

— Кажется, нам готовят парадную встречу,— сказал Леваневский летнабу.— Если не ошибаюсь, я видел на трибуне товарища Молотова.

«Н-208» Леваневского приземлился и рулил по аэродрому. Навстречу самолету неслись автомобили. Передняя машина остановилась близ самолета. Из нее вышел Глава Советского Правительства. Штурман Левченко быстро приблизился к Молотову.

— Приветствую, поздравляю вас, очень рад вас видеть, — сказал штурману председатель Совнаркома Союза ССР.

— А вот вам лично от товарища Сталина, — сказал Левченко Лазарь Моисеевич Каганович, протянув ему большой красный конверт.— Такое же письмо у меня есть от товарища Сталина к товарищу Леваневскому, — продолжал Каганович.

Левченко тут же раскрыл письмо, пробежал его своими черными сиявшими глазами и опрометью кинулся обратно к самолету, где еще находился командир. Когда мотор был заглушен, Левченко прочел Леваневскому письмо товарища Сталина. Леваневский выслушал содержание письма, находясь еще в кабине самолета, после чего быстро спустился на землю.

— Товарищ Председатель Совета Народных Комиссаров! Разрешите доложить, что перелет Лос-Анжелос — Москва благополучно завершен, — отрапортовал Леваневский.

Пилота все поздравляли, жали руки. Тов. Каганович передал Леваневскому письмо от товарища Сталина.

«Герою Советского Союза летчику Леваневскому,
штурману Левченко

Братский привет отважным сынам нашей родины! Поздравляю вас с успешным выполнением плана исторического перелета.

Крепко жму ваши руки. И. Сталин».

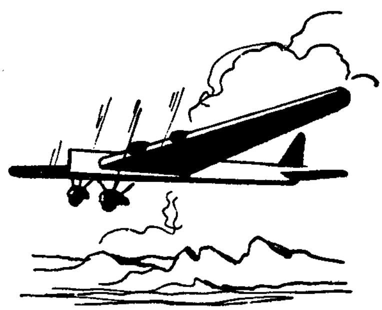
Леваневский снял с себя шлем и отдал его встречавшему сынишке Владеку. Сам подошел к трибуне, чтобы ответить на приветствия. Пилот долго не мог начать свою речь. Потом сказал тихо:

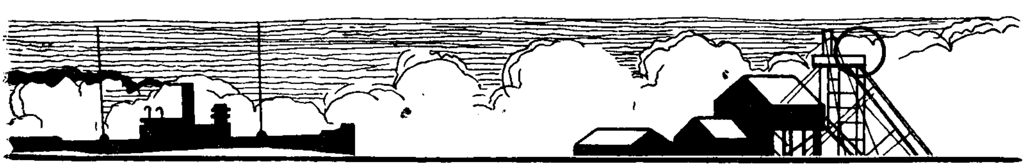
— Машину посадил и голос посадил тоже. Говорить трудновато...

Пилот откашлялся, обвел взглядом всех и продолжал:

— Товарищи, по той встрече, которую я вижу здесь, мы вместе с Левченко чувствуем, что сделали что-то такое хорошее. И мы хотим, если это можно, труд, который мы вложили в процессе перелета,— посвятить товарищу Сталину как и всю нашу жизнь.

Таково было краткое слово советского пилота. Пролетав в густых туманах и жестоких штормах над северными морями, побережьем Канады, горами Аляски, Чукотскими скалами, прячущимися в пурге, над тайгой в якутских снегопадах, Леваневский в своей груди нес великое имя вождя народов. Оно звало к новым и новым победам.





Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

А. КОСТЮК

Начальник отдела портов Главсевморпути

ПОРТЫ АРКТИКИ



Основные арктические порты на трассе Северного морского пути, получившие уже официальное признание — остров Диксон, бухта Тикси, бухта Провидения и город Игарка. На протяжении всего Великого Северного морского пути имеется еще не мало других пунктов, обладающих богатыми природными и географическими условиями, а также экономическими предпосылками для того чтобы стать портами. К таким пунктам могут быть отнесены, например, бухта Кожевникова, бухта Амбарчик в устье Колымы, Чаунская губа и другие, которые по существу уже выполняют роль портов, но используются другими организациями и не входят в номенклатуру портов Главсевморпути.

Развитие перевозок и увеличение грузооборота по Северному морскому пути требуют, чтобы в ближайшее время была проведена классификация всех перевалочных и базовых пунктов Арктики, определены их разряды (классы) и приписка к ближайшему порту. Этот порт должен заботиться о реорганизации и дальнейшем развитии пункта. Если какой-нибудь пункт и останется в ведении другой организации, Морское управление Главсевморпути, заинтересованное в ускорении судооборота, должно будет влиять на ход строительства в этих местах мелкого флота, причальных линий и механизации перевалочных операций.

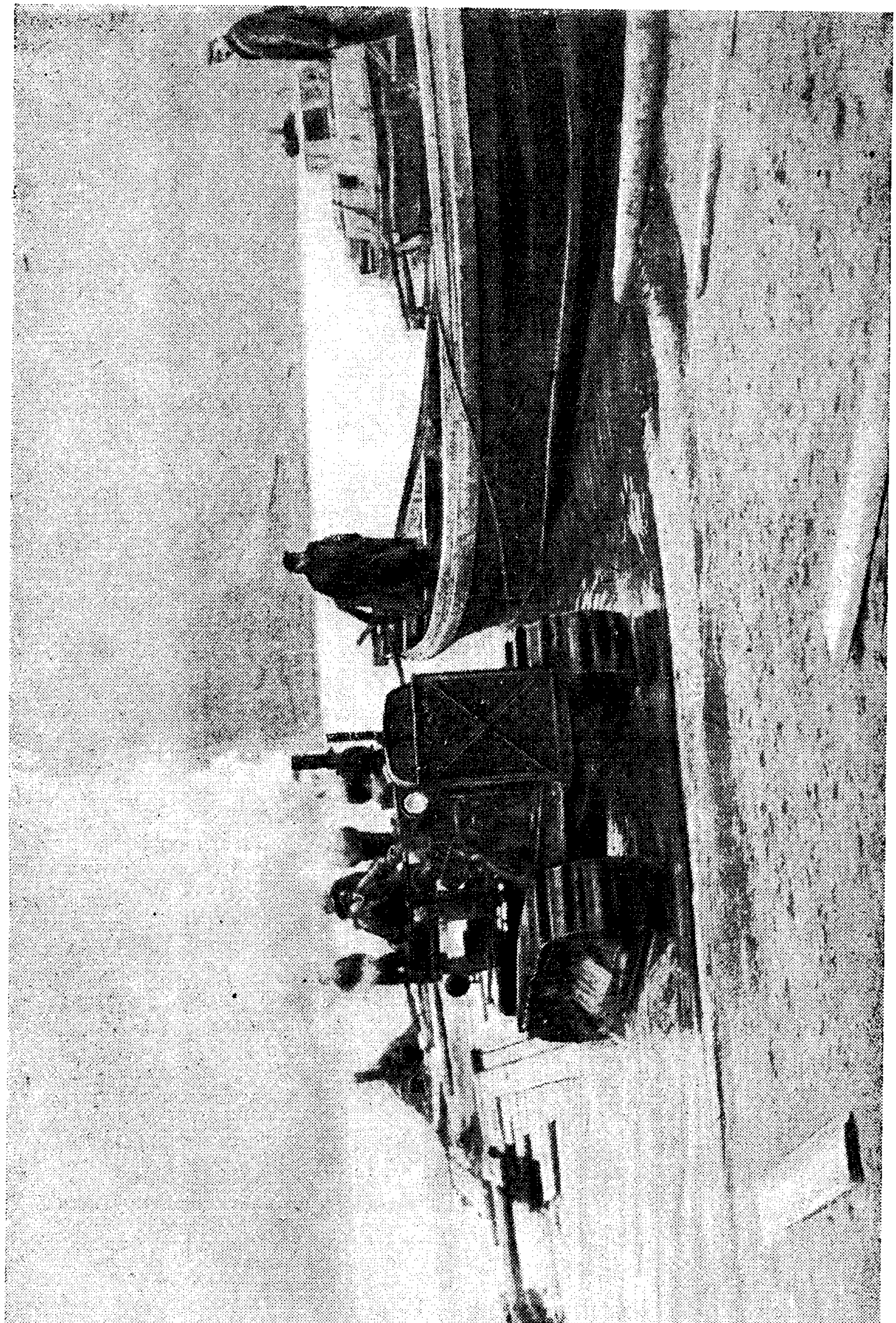
Без хорошо оборудованных портов немыслима успешная навигация в Арктике. Уже в 1939 г. при наличии флотилии мощных ледоколов и быстроходных, приспособленных к плаванию в Арктике, транзитных судов, лимитировать навигацию могут порты. Все будет зависеть от того, насколько быстро порты сумеют обслуживать морские суда.

Арктические порты, находившиеся ранее в ведении территориальных управлений, в середине прошлой навигации выделены в самостоятельные единицы.

Морское управление должно привести порты в такое состояние, чтобы они могли полностью обеспечить коммерческую навигацию.

Наши порты не только не располагают необходимыми гидротехническими сооружениями, мелким флотом и механизацией, но до сих пор не имеют и организационных форм, определяющих их правовые и хозяйственно-экономические функции.

В арктических портах совершенно отсутствовал элементарный порядок, присущий любому порту, находящемуся в другом бассейне Советского Союза.



На строительстве порта в бухте Провидения. Выгрузка леса с кунгаса при помощи трактора

Мы должны исправить все эти недостатки и требовать от командиров кораблей строгого соблюдения обычных портовых порядков, которые отдельными капитанами грубо нарушаются. Некоторые капитаны, например, находясь в порту, выбрасывают за борт судна шлак, прекрасно понимая, что это влечет к обмелению порта. С подобными явлениями мы должны повести решительную борьбу.

Вновь организованному в Главсевморпути Отделу портов пришлось начать свою работу с разработки организационной структуры портов, положения о их работе, правах и обязанностях руководящего состава, положения о приписке судов, паспортов портов, положения о судосуточных нормах, об оплатах за услуги портов, портовых сборах и т. д.

Только проведя все эти мероприятия в жизнь, можно обеспечить в арктических портах надлежащий порядок и дисциплину.

Параллельно с развитием районов Крайнего Севера растет и грузооборот арктических портов. Грузооборот 1939 г. по сравнению с прошлым годом увеличился более чем в 2 раза.

Это свидетельствует о росте потребностей населения Крайнего Севера, в соответствии с общим ростом культуры и материального благосостояния, а также и о расширении тех районов, которые обслуживаются нашими портами.

Темпы дальнейшего роста грузооборота будут зависеть не только от роста населения Крайнего Севера и увеличения его потребностей, но и от того, как работники Севморпути будут справляться с поставленными перед ними задачами. Чем лучше и дешевле мы будем перевозить грузы, тем большие районы сможем охватывать своей деятельностью.

Чтобы обеспечить успешность и дешевизну арктических перевозок, одних только организационных мероприятий недостаточно. Нужны технические средства, которые помогут значительно ускорить наши операции и снизить их стоимость.

Основные недостатки наших портов: недопустимая медлительность и высокая стоимость перевалочных работ (в 8—10 раз дороже, чем в портах Наркомморфлота). Никакими «специфическими» особенностями Арктики это оправдать нельзя. Это в значительной мере результат кустарщины и бесхозяйственности.

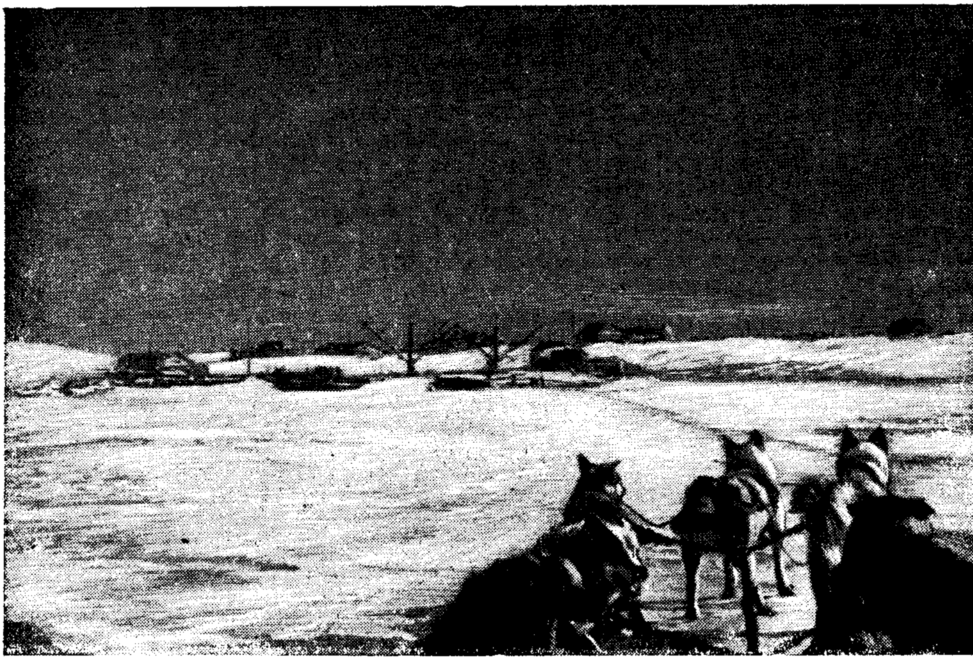
Вместо установленных 400—500 т судосуточной нормы погрузки или выгрузки, наши порты в прошлых навигациях давали всего 200—250 т. Это приводило к тому, что вместо 4—5 дней, полагавшихся на погрузо-разгрузочные операции, суда простаивали по 10—12 дней. Помимо прямых убытков, вызванных простоями, это часто грозило зимовкой для судов.

Сокращение сроков погрузо-разгрузочных операций является одной из основных наших задач. В решении этой задачи огромную роль должно сыграть широко развернутое стахановское движение.

Нам нельзя основываться только на ручном труде. В Арктике, больше чем в других районах Советского Союза, требуется внедрение механизации. Навигация здесь очень короткая, всего 3—4 месяца. Поэтому работа арктических портов должна быть так построена, чтобы суда находились в них минимальное количество времени.

Разработка технических проектов строительства арктических портов уже подходит к концу. Началось и само строительство портов, вернее заготовка материалов, изготовление срубов и т. п.

Руководство Главсевморпути должно принять все меры, чтобы сроки строительства портов были выполнены. Независимо от той механизации, которая будет установлена в портах по общему техническому проекту, необходимо теперь же установить там простейшую механизацию, в первую очередь транспортеры,



Порт Диксон зимой

на погрузочно-разгрузочных работах нужно применить блидмановские методы. Кроме того необходимо снабдить порты мелким флотом.

* * *

Каково положение с эксплоатацией портов на сегодняшний день?

Одним из основных средств оборудования всякого порта являются рейдовый и каботажный флот. Этот флот особенно важен в арктических портах, так как все они еще являются рейдовыми портами. Порт Тикси остается рейдовым для морских судов и после окончания строительства в нем гидротехнических сооружений, рассчитанных только на причал судов рейдового и каботажного флота. До сих пор ни в одном порту нет нефтеналивных барж для принятия горючего и подвоза его к судам. Нет и водовозных барж для снабжения судов водой. Для пополнения запасов воды, транспортные суда вынуждены заходить в устья рек, затрачивая на это массу времени. Например, на прием воды из ручьев в бухте Провидения суда затрачивают по нескольку суток. Мы должны добиться, чтобы в 1940 г. были построены железные нефтеналивные и водовозные баржи и в будущую навигацию уже вступили бы в эксплоатацию.

Не менее важно и развитие каботажного флота, особенно в таком порту как Тикси.

Правда, каботажными перевозками не нужно увлекаться, так как крупные партии грузов выгоднее завозить в различные пункты Арктики прямыми рейсами морских транспортных судов, чем делать это каботажным путем с излишней перевалкой в арктических портах.

Помимо порта Тикси целесообразно развить каботажные перевозки и в районе порта Провидения, а также Диксона. Надо избавить крупные морские суда от необходимости развозить мелкие партии грузов по отдельным пунктам Арктики, близко расположенным к этим портам.

Разработанный Отделом портов план строительства рейдового и каботажного флота в третьей пятилетии надо осуществить полностью. В 1939 г. флот

портов уже пополнился несколькими деревянными баржами, кунгасами и катерами.

Большое значение имеет судоремонт в арктических портах. В портах уже имеются судоремонтные мастерские и необходимые специалисты, завозятся нужные для судоремонта материалы.

После двух-трехмесячного плавания все суда арктических портов ежегодно ремонтируются на протяжении 9—10 месяцев. Кроме квалифицированных рабочих в мастерских, на ремонте обычно используются команды судов. Ежегодно ремонтировать каждое судно на протяжении столь длительного срока, конечно, нецелесообразно. Необходимо уже в зиму 1939—40 г. сократить сроки ремонта и поставить ряд судов на отстой уже в отремонтированном виде. Это позволит значительно снизить расходы по содержанию нашего портового флота.

Подбор, подготовка и расстановка кадров в арктических портах имеет решающее значение в их работе. В этом отношении нам предстоит еще многое сделать.

В наших портах отсутствует сдельная оплата труда и узкая специализация работников. Количество штатных производственных единиц сильно завышено. Такие специалисты как токаря, слесаря, кузнецы, до сих пор в портах состоят на твердом окладе.

Такие условия мешают развертыванию стахановского движения. Трудно себе представить, например, что два токаря на Диксоне будут полностью загружены работой в течение 300 дней в году. То же можно сказать и о кузнеце в порту Провидения и о других. Еще менее понятно, к чему нужна круглогодовая штатная должность — заведующего угольной базой?

Много таких недоуменных вопросов возникает, когда просматриваешь штаты портов. Нам кажется, что в портах нужно сократить штат против установленного штатного расписания, ввести правильную организацию труда и систему заработной платы. Одновременно необходимо провести возможный универсализм в специализации работников, остающихся на зиму.

Особое внимание мы должны обратить на подготовку кадров из коренного населения. Это в первую очередь относится к таким портам, как Тикси, Провидение и Игарка. Положительный опыт подготовки кадров из коренного населения имеется в Чукотских организациях. Надо смелее его применять и во всех остальных организациях.

Вполне назрел вопрос и об объединении в одних руках всего хозяйства Севморпути в портах. Самостоятельное существование отдельных организаций (порт, полярная станция, авиапорт и т. д.) приводит к излишним расходам, а подчас и к нездоровым взаимоотношениям. В каждой организации, расположенной в районе порта, имеются свои канцелярские аппараты, обслуживающий персонал, начальство. Часто эти самостоятельные организации, для того, чтобы решить какой-нибудь вопрос, разговаривают между собой только через Москву. Надо все хозяйство объединить в одних руках — у начальника порта. Это значительно улучшит и удешевит работу наших организаций в Арктике.

Насколько подготовлены наши арктические порты к навигации 1939 г.?

Несмотря на то, что грузооборот портов в 1939 г. увеличивается против прошлого года в 2 с лишним раза, в техническом отношении порты остались на уровне прошлого года. Следовательно перевалка грузов будет попрежнему производиться вручную и решающим фактором в обслуживании судов будет являться рабочая сила — грузчики.

450 грузчиков завербовано в Якутске для порта Тикси, 150 чел. — в Красноярске для Диксона и 46 чел. — во Владивостоке для порта Провидения. 30 грузчиков для порта Диксон завозятся из Мурманска на ледорезе «Литке»,

чтобы обеспечить там встречу первых морских судов до подхода каравана из Красноярска.

Погрузочный инвентарь — сетки, площадки, стропы, хрaпцы, угольные кадки и т. п. изготовлены для порта Тикси в Мурманске, а для порта Диксон в Архангельске. Для порта Провидения часть погрузочного инвентаря изготовлена на месте, остальная часть приобретена во Владивостоке.

* * *

Большим недостатком в работе арктических портов было отсутствие бланков первичного учета и отчетности, в частности по эксплоатационной части. До сих пор мы не можем получить отчеты за прошлые годы. При проработке смет и планов на 1939 г., нам в значительной степени пришлось работать наощупь, руководствуясь отрывочными данными и свидетельствами бывавших в портах людей.

В этом году порты снабжаются всеми необходимыми бланками первичного учета и отчетности, бланками пассажирских билетов и коносаментов. Посылаются также регистрационные книги и бланки для регистрации и переписки судов, посещающих наши порты. Кроме того в порты отправлены новые морские карты и лоции для судов каботажного плавания.

В портах на навигационный период устанавливаются почтовые рейсы портовых катеров по обслуживанию стоящих на рейде морских судов.

В этом году значительно обновляются кадры портов. Мы старались подобрать энергичных, честных и знающих свое дело людей, способных внести свежую струю в быт и производственную жизнь портов. Вместе с тем мы старались поменьше вербовать людей в Москве или других центральных местностях, предлагая начальникам портов осуществить набор на месте или в ближайших районах, обратив особое внимание на пополнение кадров, где это возможно, из местного национального населения. Только самое минимальное количество квалифицированных специалистов мы направили из Москвы.

Связь с нашими арктическими портами необходимо коренным образом улучшить. Недопустимо такое положение, когда мы теряем связь с портами на целое полугодие, а затем поддерживаем ее от случая к случаю. В портах живут сотни людей, там расходуются миллионы рублей народных средств. Все это требует соответствующего внимания, наблюдения и живого руководства портами. На помощь должна прийти полярная авиация. Мы считаем, что полярная авиация уже находится на такой стадии развития, когда она может установить регулярную связь с портами. Необходимо, чтобы в любое время года, ежемесячно самолет совершал рейсы на Диксон, в Тикси и в Провидение из определенного пункта.

Партия и правительство поставили перед полярниками задачу громадного народнохозяйственного значения — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Навигация 1939 г. является первым нашим боевым экзаменом по разрешению этой задачи.

Это означает, что мы должны перейти от экспедиционного плавания по трассе Северного морского пути, — к коммерческой его эксплоатации.

Наши арктические порты, пополнившись новыми кадрами специалистов, обладают теперь крепкими, здоровыми коллективами, способными справиться с возложенными на них задачами.

В. МАХОТКИН

ЛЕДОВЫЕ РАЗВЕДКИ

(Из опыта полетов в Арктике)

Ледовые разведки стали обязательной принадлежностью арктического мореплавания. Их необходимость дошла уже до сознания каждого моряка.

Льды надо наблюдать систематически, ледовые разведки производить по строго продуманному плану. Нужно освещать районы, непосредственно влияющие на мореплавание (там, где проходит основная трасса). Нужно также освещать и районы, находящиеся вне трассы, но могущие изменить ледовую обстановку на пути прохождения кораблей. Данные разведки, как исключение, могут быть сразу использованы моряками. Дело надо поставить так, чтобы данные разведки перерабатывались Ледовым Бюро, состоящим из гидролога и синоптика, и преподносились морякам, как оперативный прогноз на ближайшие дни.

Использование одной только разведки, необработанной Ледовым Бюро, может ввести в заблуждение моряков и дать отрицательный результат. Капитан, погнавшись за какой-нибудь полыньей, указанной разведкой, и не зная обстановки синоптической и расположения льдов на большом пространстве, может попасть в ловушку.

Летом 1937 г., например, «Ермак», надеясь на разводья у берега полуострова Таймыра, повел от Челюскина к Диксону караван и был зажат, простояв 20 дней.

Все внимание надо обратить на службу ледовых прогнозов, как долгосрочных, так и оперативных. Ледовое Бюро данного моря должно четко представлять ледовую обстановку в любом направлении и ежедневно информировать об этом моряков. Самолет является, таким образом, только глазами Ледового Бюро.

На ледовое донесение самолета надо смотреть, как на полуфабрикат. Это нисколько не умаляет роль разведки, роль ее огромна. Практическим опытом по производству разведок я и хочу поделиться в настоящей статье.

* * *

Чтобы все метеорологические препятствия не были неожиданными и, попав в них, летчик предвидел бы их окончание и летел спокойно вперед, — перед полетами он должен точно себе представить синоптическую обстановку, все проходящие на маршруте фронты, могущие быть туманы и т. д., понять их природу. Обыкновенно, при полете даже на 300—400 км, летом в Арктике обязательно попадешь в туман или низкую облачность, снижающие видимость.

Как правило разведку делать в плохой видимости мало смысла, ценность

ее будет невелика. Однако, часто бывают случаи, когда надо лететь к району разведки через плохую погоду, обстановка будет требовать срочного вылета. Нельзя ни в коем случае решать вопрос о вылете только на основании полученных сведений о погоде с лежащих на маршруте станций. Центральное значение при решении вопроса о вылете имеет не столько погода с мест, сколько синоптическая обстановка маршрута перелета, указанная в прогнозе.

При перелете, например, с Диксона на о. Русский, все метеостанции могут дать хорошую погоду. Однако летчику придется, возможно, пересечь несколько мощных фронтов, проходящих по морю. Попав в первый, хотя бы теплый фронт, и не зная, откуда эта плохая видимость, доходящая до нуля, летчик пойдет бреющим полетом или еще хуже — полезет вверх пробивать облачность, толщина которой может быть 4 000—5 000 м, где неизбежно самолет обледенеет и придется вернуться назад. Или, попав в заряд холодного фронта, также начнет пробиваться вверх, где обледенение может быть еще интенсивней.

Если бы летчик хорошо знал синоптическую обстановку, он спокойно пробивал бы фронты, а не предпринимал бы ненужных шагов.

Летя над морем, лучше пересекать фронты на высоте 200 м.

В теплом фронте, вслепую, приходится обыкновенно пройти километров 100 примерно в однородной по видимости массе. Холодный фронт представляет резко меняющуюся видимость, от нулевой до хорошей, с зарядами, свисающими до самой воды и часто похожими на стволы гигантских деревьев, сплетенные вверху. Ширина холодного фронта также обыкновенно бывает в пределах 100—150 км. Пересекая фронты на высоте 100—200 м, часто видишь, над чем летишь: вода это или лед, хотя и идешь по приборам. Тогда разрыва в ледовых наблюдениях можно избежать, оговорив в донесении условия полета.

Пробивать вверх рекомендуется только так называемые радианционные туманы, очень густые, с верхней границей примерно до 200 м. Пробивать вверх можно и адвективные туманы, возникшие в результате наплыва с суши теплого воздуха (сравнительно сухого). Верхняя граница такого тумана примерно также до 200 м. Адвективные туманы иногда стоят в восточной части Карского моря по 5—6 дней. Туманы, возникшие от наплыва теплого, очень влажного воздуха с Баренцова моря, обыкновенно бывают очень толстые и соединены с облачностью, пробивать которую вверх нет смысла.

Летя над туманом, можно по его цвету судить о поверхности моря: вода дает черный оттенок, лед — белый, суша — желтый. По этим признакам можно судить, чего больше под туманом — воды или льда.

Наиболее благоприятная высота полета при разведке 300 м. С этой высоты видишь достаточно большой горизонт, а также можно судить о качестве льда. Летая на постоянной высоте, вырабатывается лучше глазомер, от чего качество разведки повышается.

Штурманская техника имеет много отличных приборов: секстант, визиры, радио-пеленгаторы и т. д. Но в силу специфики Арктики, они обыкновенно во время навигации мало используются. Секстанты в разведке большей частью бездействуют, так как солнце бывает не видно по 10 дней. Радиопеленгация на больших расстояниях вообще не точна. Всю штурманскую работу ледового самолета приходится строить в основном на магнитном компасе. Поэтому его надо проверять как можно чаще.

Наиболее точный и надежный способ навигации — по счислению. Однако, низкая высота облачности часто не позволяет определить ветер бортовым визиром, и путевая скорость бывает известна неточно. Чтобы по возможности точнее определить свою путевую скорость, надо, не в ущерб основной идее разведки, построить ее так, чтобы на пути пересечь остров, выйти на берег, пройти над судном, запросив у него координаты. У судна счисление безус-

ловно более точно, и этим можно проверить свою путевую скорость.

Летом в Арктике наиболее распространена пасмурная погода, с слоистыми облаками. Моряку и летчику хочется раздвинуть свой видимый горизонт, нащупать воду, которую мы из-за кривизны земного шара не видим. Природа в этом идет нам на помощь: облака являются зеркалом, в котором отображается море. Над водой облака принимают черный цвет, над льдом — белый.

«Водяное» и «ледяное небо» — термины, существующие уже много лет, и моряки этим небом пользуются широко до наших дней. Во всех инструкциях для ледовых наблюдений, как морякам, так и летчикам указывалось о необходимости производить наблюдение за небом. Однако после навигации 1938 г. в штабе руководства на «Ермаке» возникла мысль, что «ледяного» и «водяного» неба не существует, а позднее, на конференции по ледовым разведкам, некоторые товарищи требовали не указывать в донесениях ни «водяного», ни «ледяного» неба.

С этими высказываниями трудно согласиться. Приведу несколько примеров, когда небо подсказало наличие воды, где ее и не предполагали.

В навигацию 1937 года, летя 15 августа с Таймыра на м. Стерлегов и проходя над островом Центральным, на норде я увидел водяное небо, хотя везде до горизонта был десятибалльный лед.

17 августа я полетел на это водяное небо от острова Белухи и на 76°32″ сев. шир. и 90°40″ вост. долг. обнаружил чистую воду. В 40 милях от о. Центрального кромка льда шла с запада на восток, чистая вода была до самого острова Исаченко.

В навигацию 1938 г., 30 августа, я был в районе мыса Неупокоева. Туман меня не пустил на север и по нему я понял, что дальше льда нет. В донесении указал: «Полагаю, что чистая вода идет с запада до пролива Шокальского...» Через два дня в районе мыса Неупокоева никакого льда не было, — кромка спускалась до 77° 50′ сев. шир.

1 августа, находясь на 78°18′ сев. шир. и 98°40′ вост. долг., я по цвету неба в донесении указал, что пролив Шокальского чист ото льда, т. е. определил отсутствие льда на расстоянии 80 миль. 6 августа летчик т. Козлов пролетел пролив и лед обнаружил за его пределами, подтвердив тем самым, что пролив чист.

Какие же возражения имеются против «водяного неба»?

Мощные кучевые-дождевые облака имеют также очень черный цвет и их можно признать за «водяное небо». На это можно возразить, что кучевые-дождевые облака — явление в Арктике настолько редкое, что можно за десяток лет их перечесть по пальцам. Кроме того, они также имеют над льдом более белый цвет, чем над водой.

В журнале «Советская Арктика» № 5 за 1939 год автор статьи «Опыт ледовой разведки» Н. Жуков приводит пример, как он признал при низком солнце по небу лед в том месте, где оказалась чистая вода.

При ясном дне определить ледяное или водяное небо невозможно, а если он ясно видел все же ледяное небо, то наверняка это была штилевая полоса. Зеркальная вода и низкое солнце давали белый отблеск.

Далее он пишет: «Отдельные сквозные лужи в 10-балльном льду при хорошей погоде дают столбы водяного неба. Думаешь, вот наконец-то нашел чистую воду! А подлетишь — и нет ее».

Во-первых, утверждая, что даже лужи в 10-балльном льду дают водяное небо, Н. Жуков опроверг сам себя.

Во-вторых, если видишь столб водяного неба, то это значит — впереди лужа и не надо думать: «вот наконец нашел чистую воду». А если видишь на горизонте в 20 милях расстояния полосу водяного неба в секторе хотя бы 90°, то это будет уже не лужа, а полоса воды около 40 миль длиной.

Таким образом физическое явление водяного неба автор не отрицает, а видит трудность в том, как отличить

лужу от больших пространств чистой воды.

Научный сотрудник штаба руководства на «Ермаке» в навигацию 1938 г., т. Дзердзеевский, выступая на ледовой конференции, научно обосновал отрицание водяного и ледяного неба. Он говорил: «Чтоб получить водяное небо, мы должны иметь прежде всего капельки воды в взвешенном состоянии, находящиеся в воздухе на некоторой высоте. Самая окраска облака зависит от трех вещей: 1) от высоты расположения капелек; 2) от диаметра этих капелек: если они будут мелкие — водяного неба вы не увидите; 3) от взаимного расположения солнца и наблюдателя. Легко понять, что при всех этих условиях вы можете над большой ледовой поверхностью, иногда быть может над сплошной, получить водяное небо, если эти капельки будут достаточно велики» (цитирую по стенограмме. — *В. М.*).

В последнем утверждении и кроется основная ошибка. Действительно, цвет облака зависит от степени насыщения водяными капельками. Грозовая туча более черная, по сравнению со слоистыми серыми облаками, а перистые облака имеют совершенно белый цвет. Каждое облако имеет свой цвет, а находящаяся под ним поверхность сообщает тот или иной оттенок. Каждый летчик может сказать, летя зимой при слоистых облаках, что над тайгой облака получают черный оттенок, а озера, болота, поля, покрытые снегом, дают этим облакам оттенок белый.

Обсерватория Диксона во всю зиму 1939 г. каждый день видела водяное небо на западе и на севере и ни разу не видела его ни на юге, ни на востоке. Всем было ясно, что чистая вода держится на западе и на севере, где она в действительности и была. И никто не считал количество и высоту водяных капель и не мерил их диаметра.

В этих высказываниях Дзердзеевского — образец отказа от здравого смысла и увлечения ученостью. Невольно вспоминается бессмертная сатира Свифта: Гулливер попал в страну Лапуту, где все жители увлекались математикой. Гулливеру потребовалось сшить костюм. Портной снимал мерку не обычным путем, а различными угломерными инструментами и пользуясь математическими формулами. Когда костюм был готов, то он оказался тесен и сидел криво, ибо в вычисления портного вкралась ошибка.

Заметим еще, что раз мы имеем однородную, слоистую облачность на большом пространстве и на том же пространстве одинаковую абсолютную и относительную влажность (что обыкновенно и бывает), то о количестве, высоте и диаметре водяных шариков говорить не приходится.

Вывод из всего этого может быть один: Америку, давно открытую, не стоит закрывать, а напротив — культивировать и доводить «чтение» неба до совершенства.

* * *

Часто бывает необходимо произвести полет по кромке льда, чтобы оконтурить ледяной массив. Естественно, что сама кромка не лежит по прямым линиям и имеет изгибы и выступы, хотя основное направление примерно постоянное.

Контуры этой кромки определяются курсами самолета. Летчик замечает впереди, как можно дальше, какой-нибудь выступ ледяной кромки, прицеливается к нему носом самолета, становится на курс и поворачивает самолет так, чтобы его не сносило от цели. Когда снос устранен, — записывается курс и время. Штурман, если позволяют условия, также определяет снос и путевую скорость. Но видимость бывает и плохая, тогда за контуром льда следить труднее. Приходится выбирать предполагаемое направление кромки, пройти примерно 10 минут по курсу, и, если уходишь на лед, следующим курсом делаешь поправку, выходя к воде, и т. д.

17 июля 1938 г. я наносил на карту кромку льда вдоль всей Новой Земли, которая начиналась от залива Бла-

гополучия до мыса Меньшикова. При видимости не менее 30 миль, на высоте 600 м я очертил кромку длиной 390 миль девятью курсами.

Попутно интересно отметить, что вдоль кромки часто располагается туман, который, если лететь дальше на лед, пропадает. Явление — легко объяснимое, ибо воздух определенной влажности попадает на более холодную подстилающую поверхность и конденсируется.

Кромка 10-балльного льда еще не означает, что весь массив настолько же плотный. Наоборот, если лететь вглубь льда, можно найти очень большие разрежения.

17 августа 1937 г. при разведке по маршруту: м. Стерлегов — о. Белуха — о. Исаченко — острова Известия ЦИК — о. Диксон, мной была встречена чистая вода на курсе Белуха — Исаченко (широта 76° 32′), которая простиралась до самого острова Исаченко. От о. Исаченко на запад лед 8 баллов постепенно сгущался и на 77°10′ сев. шир. и 87° 30′ вост. долг, у кромки с ледяной кашей дошел до 10 баллов. Эта кромка тянулась с севера на юг к островам Известия ЦИК. Западнее этой кромки до самой Новой Земли и Земля Франца-Иосифа было абсолютно чистое море.

Если бы самолет летел с запада на кромку, не интересуясь тем, что делается в глубине ледового массива, не придавая значения водяному небу, то чистая вода не была бы обнаружена.

17 июля 1938 г. я летел над 9-балльной кромкой, лед был на всем протяжении Новой Земли. К берегам он постепенно разрежался и под самым берегом была чистая вода шириной от 5—15 миль.

Поэтому утверждение Н. Жукова в упомянутой выше статье, что: «При встрече с (ледяным) массивом, мы обычно изменяем курс по его границе. Дальнейший полет над льдами, вполне определенными, просто бессмыслен. А знание границ дает некоторое представление о геометрической фигуре массива»,— считаю неправильным. Следствием этого явилось то, что ледовая разведка хотя бы в восточной части Карского моря, в глубине его, никогда не находила чистой воды, тогда как суда в районе островов Кирова, Уединения плавали довольно легко в начале лета. В то же время под берегом был сплошной лед.

* * *

Летчик — командир самолета должен быть непосредственно заинтересован в самой разведке, а не только пилотажной стороной полета. При полученном навыке на это тратится очень немного времени и, наоборот, когда только начинаешь эту работу, то в воздухе делаешь очень много лишних записей, с которыми с трудом разбираешься на земле, когда надо приводить все в систему.

Ледовой разведчик должен получить данные о качестве и количестве льда и «привязать» его к определенным координатам.

Лед, в смысле его качества, которое можно распознать с самолета, можно разбить по следующим признакам:

1. Лед сплошной, без трещин, следов движения никаких нет, лед может быть ровный и торосистый.

2. Лед взломанный, среди которого есть трещины и первые следы движения: огромные поля по отношению друг к другу сдвинулись, образовав небольшие полыньи.

3. Поля торосистые и ровные, куски льда более 1000 м в поперечнике.

4. Крупно-битый лед от 100 до 1000 м.

5. Мелко-битый лед до 100 м.

Под действием температуры весь этот лед может иметь снежницы и проталины. Снежницы — это лужи, имеющие с воздуха голубой цвет. Проталины же — сквозные, до воды — имеют черный цвет. Лед, неподтаявший, имеет белый цвет. Подтаявший лед, образовавшийся на отмелях, а также загрязненный микроорганизмами, имеет коричнево-желтоватый цвет. Этот лед весной подвержен более интенсивному

таянию и потому легче проходится ледоколами.

Во время продолжительных ветров, дующих на берег, лед бывает сильно сжат, вода нигде не проглядывает, границ между полями и отдельными кусками не различить: он представляется всторошенным монолитным массивом. Такой лед встречается часто в Карском море с северной стороны о. Русского и у берегов Северной Земли и часто выносится в пролив Вилькицкого.

Очень важно выяснить: торосистый ли лед. Это имеет особенное значение в начале навигации, когда лед не взломан и приходится его форсировать. Моряк, выбирая путь, всегда предпочтет лед ровный.

В Карском море, наблюдая за льдом в зимних полетах 1937—1938—1939 г.г., а также проверяя свои наблюдения летом в период самой навигации, я каждый год видел полосу сравнительно ровного льда в секторе: мыс Стерлегов — остров Белуха — остров Русский — остров Бианки — остров Фирнлея. Севернее этой полосы начинался лед сильно торосистый. Полоса ровного, прибрежного льда, во второй половине июля уже сильно подтаяла. В тяжелые ледовые годы, когда преднавигационная разведка обнаружит сплошной массив льда в секторе мыс Стерлегов — остров Кирова — Северная Земля, есть смысл начать плавание к проливу Вилькицкого раньше обычного. Не следует дожидаться взламывания, после чего лед может всторосить и сильно сжать. В самом проливе Вилькицкого до взламывания встречается много ровного льда, полос очень тонкого льда, образовавшегося в конце зимы. Когда же лед взломает, западные ветры могут образовать сильный нажим льда с Карского моря, лед прессуется, сильно всторошивается и делается непроходимым. Так было в 1937 г.

Осенью в донесениях необходимо указывать на образование молодого льда, который легко отличается своей прозрачностью. Торосистый лед увидеть в ясный день также не представляет трудности, в пасмурный же — приходится снизиться метров до 50, чтобы различить торосы.

Среди сплошного льда могут быть пространства чистой воды, которые называются полыньями или разводьями. Разница между ними — в продолжительности существования. Полынья существует несколько суток, а разводье есть следствие разрежения временного порядка, но которое может развиться в полынью. С самолета, конечно, трудно определить, как долго существует это пространство воды. Если вода засорена битым льдом и не имеет четких границ, надо считать, что это разрежение произошло недавно, его можно назвать разводьем.

Указав в донесении качество льда на площади, привязанной к определенным координатам, надо указать также и его количество, то есть какая часть площади покрыта льдом. Количество выражается в 10-балльной системе: 10 баллов — лед сплошной, 5 баллов — половина площади покрыта льдом, 1 балл — одна десятая площади и т. д.

В начале августа 1938 г. я получил задание штаба проводки произвести разведку в Карском море по маршруту: Таймыр — мыс Неупокоев — о. Воронина — о. Исаченко — мыс Стерлегов. Когда я запросил погоду, мыс Стерлегов и о. Русский сообщили: погода отличная. А бюро погоды Диксона в своем прогнозе указало на наличие холодного фронта в районе мыса Неупокоева и теплого между островом Исаченко и мысом Стерлегова. Практически оказалось, что в районе Неупокоева и между о. Исаченко и м. Стерлегова действительно пришлось лететь в плохой видимости.

Это лишний раз подчеркивает, что метеорологический прогноз на маршрутах с малой сетью станций приобретает решающее значение.

Привожу записи, произведенные в записной книжке во время полета, на основании которых составляется ледовая карта и ледовое донесение. Записная книжка является первичным ледовым документом.

Разведка 1 августа 1938 года.
Маршрут: Таймыр — о. Воронина — о. Исаченко — мыс Стерлегова

Время	Записи в пути	Путевая скорость в морских милях	Время от точки поворота	Расстояние от точки поворота в морских милях
10—20	Взлет	—	—	—
10—23	Мыс Остен-Сакен. Компасный курс 330°. Таймырская губа чиста	—	—	—
10—33	От полуострова Оскара к весту уходит кромка 9 баллов. Оскар огибает полынья, идущая в залив Толля, шириной в 1 милю. Далее по курсу лед 9 баллов, битый, поля, снежницы, проталины	90	10 м.	15
11—00	Разводья, идущие от NW к SO	—	37 м.	56
11—06	Разводья кончились, лед 9 баллов	—	43 м.	65
11—23	Туман, снег, видимость 200 метров, лед 9 баллов	—	1 ч.	90
11—27	Чистая вода, кромка от веста к осту	—	1 ч. 04 м.	96
11—29	Лед 3 балла, битый, видимость 500 м.	—	1 ч. 06 м.	100
11—40	Лед 3 балла, видимость от 200 до 2000 м.	—	1 ч. 17 м.	115
11—47	Видимость 30 км. По курсу остров Опасный. Пролив Шокальского чист до горизонта, далее водяное небо. Лед 5 баллов	90	1 ч. 24 м.	125
11—48	Компасный курс 230°	—	—	—
11—58	Вышли на чистую воду, пройдя битый лед 5 баллов. Видимость 5 км.	88	10 м.	15
12—32	О. Воронина, чистая вода до горизонта, видимость 50 км.	—	44 м.	64
12—32	Компасный курс 195°	—	—	—
12—58	О. Кирова, чистая вода, видимость 50 км.	92	26 м.	40
13—27	О. Исаченко, чистая вода, видимость 50 км.	—	55 м.	84
13—27	Компасный курс 150°	—	—	—
13—54	Туман, изморозь, видимость до 1 км. Отдельные льдины	—	27 м.	39
14—23	Кромка 9 баллов. Видимость 100 м	—	56 м.	80
14—28	Вышли из тумана, видимость 50 км. Справа остров Кравкова, лед 9 баллов, битый, снежницы, проталины	—	1 ч. 01 м.	89
14—40	М. Стерлегова, битый лед 9 баллов, под берегом полынья в 2 мили шириной. На весте водяное небо	86	1 ч. 13 м.	105
14—43	Посадка	—	—	—

В первой графе рабочей книжки записывается время взятого курса, прохода ориентира, время наблюдения льда и т. д.

Во второй графе — записи в пути по курсу следования.

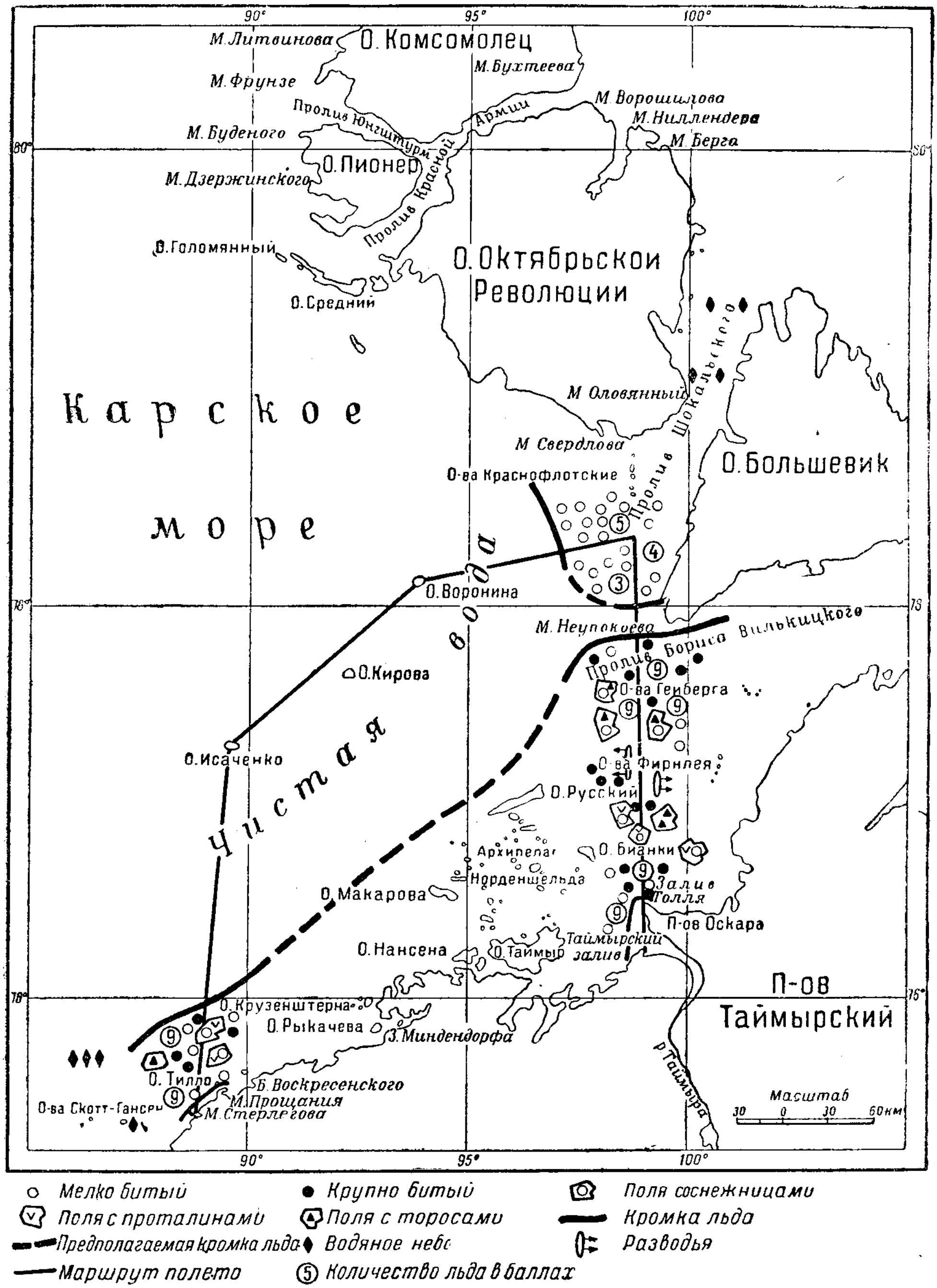
В третьей графе записывается путевая скорость, взятая у штурмана по его вычислениям, или из своих записей, по фактически пройденным расстояниям и времени. Скорость ставится в морских милях, так как все работы производятся на морских картах. В данном примере путевые скорости взяты по фактически пройденным расстояниям, так как штурманские расчеты нас сейчас не интересуют.

В четвертой графе пишется пройденное время от точки поворота до данной записи.

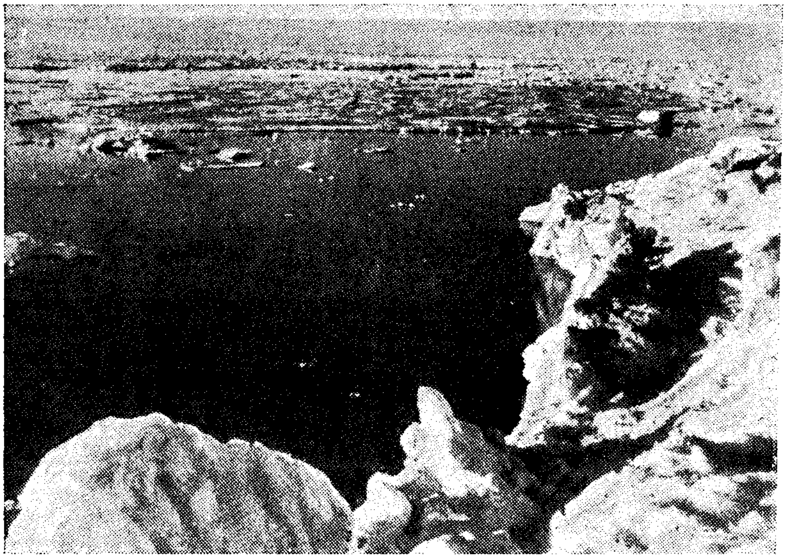
В пятой графе пройденное расстояние в морских милях вычислено на основании путевой скорости и времени, записанного в четвертой графе.

Первая и вторая графы записываются в полете. Третья, четвертая и пятая — после полета, при обработке.

Имея указанные записи и произведя расчеты, начинаем наносить лед на бланковую карту: сначала проводим красным карандашом курсы следования, далее, имея все расстояния в записной



Ледовая карта разведки, произведенной 1 августа 1938 г. в восточной части Карского моря



Торосистый припай в районе мыса Шмидта

книжке от точек поворота до того или иного льда, условными обозначениями наносим лед.

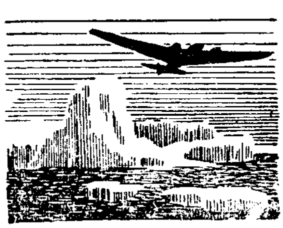
После этого возможно короче, не в ущерб ясности, составляется ледовое донесение для передачи по радио.

Вот как я составил донесение по своим записям: [1]

«Первого августа разведка по маршруту: Таймыр 7818—9840 — Воронина — Исаченко — Стерлегов. Таймырская губа чиста. Полыньи шириной одна миля огибает Оскар, уходя залив Толля. Курсе Оскар — 7750—9840 лед битый, поля 9 баллов снежницами, проталины. Широте 7710 пересек разводья шириной 10 миль, идущие нордвеста зюйдосту. Этом маршруте видимость 10 миль. Подходя Неупокоеву, встретил туман, снег. 7750—9840 вышел чистую воду. Кромка уходила веста-оста. До 7818—9840 шел туман, лед не более 3—4 балла. 7818—9840 видимость сторону Шокальского 50 км, который имеет битый лед 3 балла, за Оловянный водяное небо. Очевидно пролив чист. Маршруте 7818—9840—7815—9720 лед 5 баллов. Маршруте 7815—9720 Воронина — Исаченко — 7630—8920 чистая вода при видимости 50 км. От 7630—8920 до широты 7543 шел тумане, видимость 100—200 метров. 7630—8920—7550—8900 попадались отдельные льдины. 7550—8900 кромка далее до Стерлегова, лед 9 баллов, битый, снежницами, проталинами. Под Стерлеговым полынья 2 мили шириной. Осту сплошной лед, весту водяное небо».

В штабе руководства на основании донесения снова составляется карта и по ней решается задача борьбы со льдами.

[1] Четырехзначные цифры означают: первая группа широта, вторая — долгота; первые две цифры в них градусы, вторые — минуты.



М. БЕЛОУСОВ

Капитан флагманского ледокола «Иосиф Сталин»

ОБЕСПЕЧИМ УСПЕХ КОММЕРЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

Задачи, стоящие перед полярниками, ясны. Они четко изложены в решениях XVIII съезда большевистской партии и постановлениях Совнаркома СССР.

В ходе навигации мы обязаны не только выполнить план морских перевозок, но выполнить полностью и неуклонно все хозяйственные показатели. Короче говоря, все наши суда должны по-настоящему перейти на хозрасчет.

В этом заинтересованы все моряки. Надо поставить дело так, чтобы любой наш судовой коллектив всегда твердо знал, каков эффект его работы. Капитан обязан каждый квартал, а может быть и чаще, отчитываться перед экипажем о выполнении плана по всем его показателям, для того, чтобы экипаж знал, чего он достиг за прошедший квартал, усвоил каковы его дальнейшие задачи по внедрению настоящего хозрасчета.

Возглавить борьбу за хозрасчет обязан не только капитан, но и весь партийно-комсомольский коллектив.

Над нами еще сильно довлеют некоторые негодные привычки. Широко практикуются всякие ссылки на объективные трудности Арктики. На 1939 г., например, установлены нормы по расходованию материалов и снаряжения. Между тем, в практике мы сталкивались с тем, что начальствующий состав судов нередко составлял заявки и требования на 1939 г., не руководствуясь этими нормами. Товарищи говорят: «как можно иметь 50% запаса зимовочной одежды, надо иметь запас на всех». Руководству Главсевморпути приходилось подправлять таких товарищей, хотя они и без напоминании должны добиваться выполнения установленных норм. Начальствующий состав обязан обеспечить внедрение хозрасчета, а не плестись в хвосте отсталых настроений отдельных членов экипажа, которые не считаются с финансовым планом и не дорожат советским рублем.

Наши массовые общественные организации, в частности судовые комитеты, мало занимаются хозрасчетом, не контролируют выполнение государственных заданий по хозрасчету. Почему-то судовые комитеты кораблей считают, что они обязаны следить только за тем, чтобы не были ущемлены интересы того или иного члена экипажа. Это, конечно, их первейшая обязанность. Но разве не дело судового комитета проверить, как мы ведем счет государственным деньгам, как мы бережем рубли и копейки рабоче-крестьянского государства. Почему бы массовым органам не проверить, а не перегибает ли в своих требованиях тот или иной зарвавшийся член команды, выполняем ли мы, командиры, наш общий план. Этого у нас на корабле пока еще нет.

Недавно на собрании, когда отчитывался судовой комитет, совершенно ясно было заявлено, что по сектору зарплаты ледокола все обстоит благопо-

лучно, никаких заявлений нет, все удовлетворены. Значит командный состав не допускал никаких перегибов, удовлетворил все требования экипажа. Но это еще не все. Почему-то сектор зарплаты не заинтересовался тем, что на ледоколе «Сталин» есть люди, которые незаконно получают лишние деньги из государственной кассы? А он обязан был этим заняться.

У нас есть старший водолаз. Выполняет он работу матроса 1-го класса. За специальность водолаза этому товарищу установлен оклад выше чем у матроса, хотя под воду ему приходится спускаться один-два раза в году, а то и реже. Лишние деньги идут ему круглый год. А за то, что он пойдет пару раз под воду, ему еще дополнительно платят. Я думаю, что такая система оплаты незаконна. Неправильно поступает судком, когда проходит мимо таких фактов.

Если бы я, как капитан, водолазу не доплатил деньги, то меня бы наверняка судком осудил. А здесь прямо нарушаются наши трудовые законы и никого это не интересует.

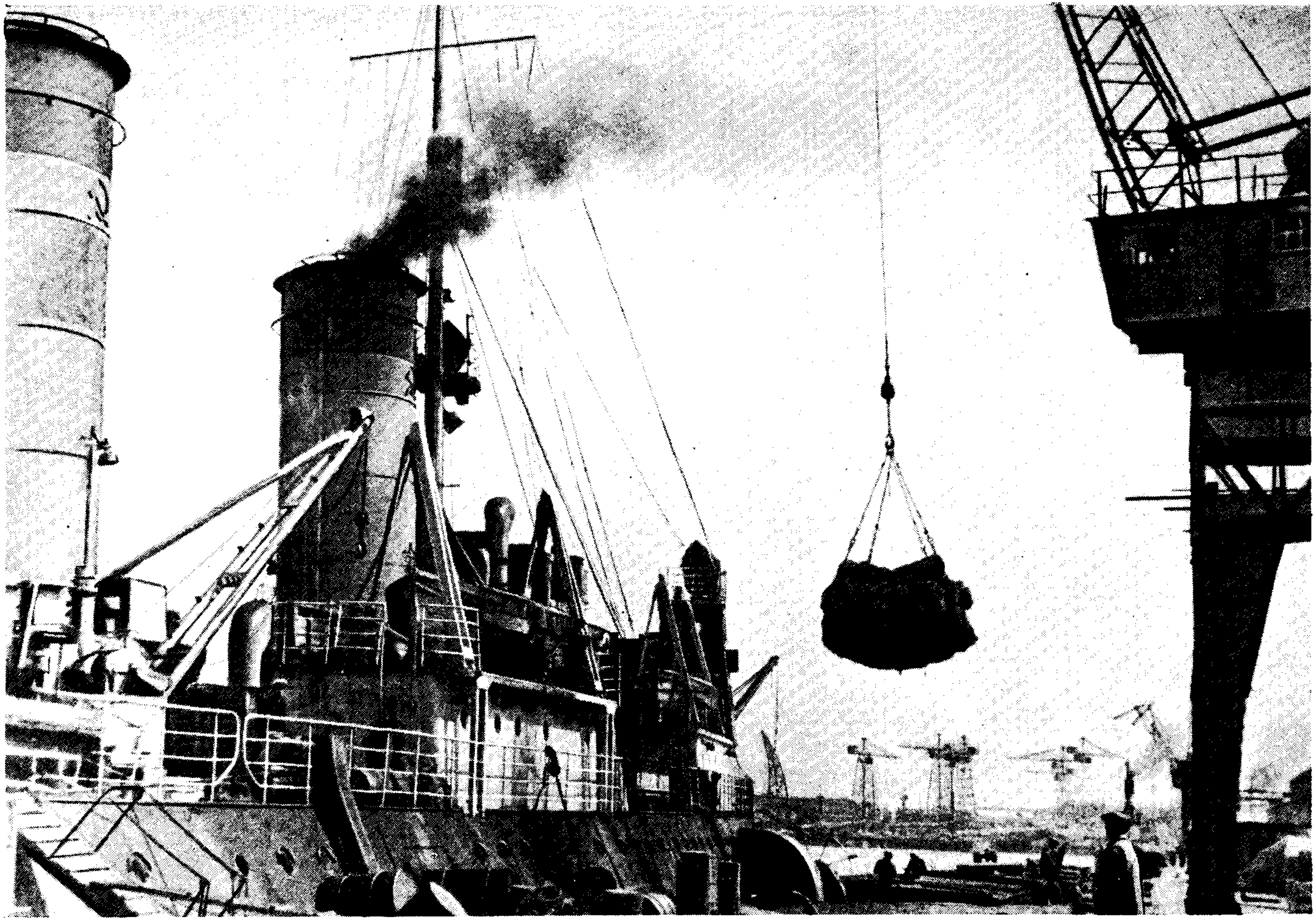
Партийные, комсомольские и профсоюзные организации должны лучше бороться за соблюдение государственной финансовой дисциплины. Надо и комсоставу нашему лучше разъяснить, что значит государственная финансовая дисциплина, в особенности в третьей сталинской пятилетке. Партийный актив и актив комсомола обязаны мобилизовать весь экипаж так, чтобы он сознательно боролся за выполнение всех хозрасчетных показателей, понимая, что это наше общее дело.

Несколько слов о стахановском движении. У нас на ледоколе существовало неправильное положение с учетом стахановцев. Когда нужно дать какую-либо справку о стахановцах, наши командиры бегут в судком, спрашивают у председателя судового комитета: «Скажи, кто у нас стахановец?» А председатель судкома в числе стахановцев продолжает числить людей, которые уже 6 месяцев учатся на курсах. Стахановцев получается больше, чем людей на корабле. Это свидетельствует о том, что наш корабельный комсостав, в том числе и капитан, до последнего времени мало занимались стахановцами и отстранились от руководства стахановским движением. Вместе с тем и судком присвоил несвойственные ему функции, несмотря на то, что командиры на ледоколе «Сталин» — люди, знающие свое дело и могущие вполне руководить стахановским движением. Сейчас я настойчиво требую, чтобы комсостав давал четкие показатели работы каждого товарища. Только на основе выполнения производственных норм будет видно, стахановец ли этот работник или нет. Стахановцев нельзя назначать по вкусу того или иного работника. Стахановцами люди становятся в результате творческого труда и овладения техникой; наше дело помочь этому творческому процессу и правильно его учесть.

Это ни в какой степени не снимает ответственности с судкома за разворот массовой политической работы среди стахановцев. Но командному составу принадлежит руководящая роль. На основании данных администрации, судком мобилизует массы, популяризирует успехи отдельных товарищей, или наоборот, показывает плохих работников. Отстранение командного состава от руководства работой экипажа противоречит указаниям партии и правительства.

Дальнейшее развертывание стахановского движения сильно тормозится из-за отсутствия норм по ряду производственных процессов. На одну и ту же работу на одном судне дают пять человеко-дней, а на другом — десять человеко-дней. Потом одних считают прекрасными стахановцами, а других — посредственными работниками, хотя последние выполняют работу лучше и быстрее, чем первые.

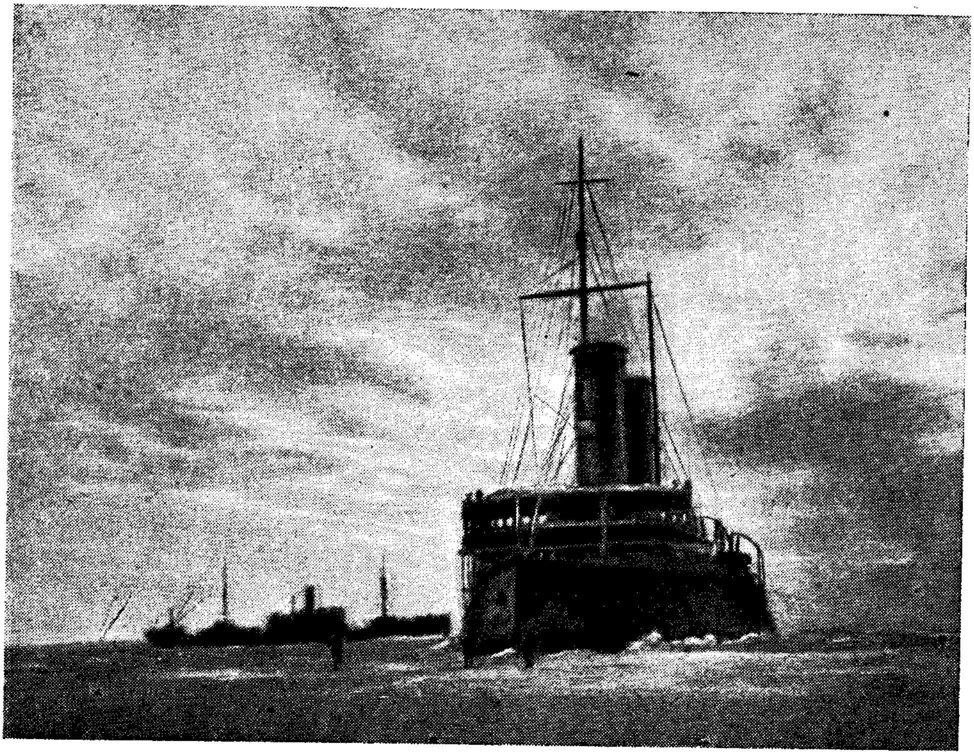
Можно ли изменить это положение? Конечно можно. На кораблях водного транспорта уже не первый год существуют нормы на все трудовые процессы. Нормируются и покраска, и сборка механизмов, и переборка машин и т. д. Указано ясно: работа такая-то, требует



Погрузка ледокола «И. Сталин» в Ленинградском порту перед отправкой в навигацию 1939 г.

Фото А. Соломон

«Советская Арктика»



Ледокол «Красин»

столько-то человеко-часов. Этот руководящий материал по водному транспорту существует, но для нашей системы он до сих пор не применен, не узаконен.

Развертывая стахановское движение, нужно прежде всего узаконить четкие и ясные нормы, потому что иначе мы можем создавать лже-стахановцев. Товарищам сплошь и рядом дают неправильные нормы, они выполняют их не торопясь, не спеша, и мы зачисляем их в число передовиков. А на другом корабле человек работает больше и лучше, а его даже ударником не считают.

Нужно нормы советского Торгового флота перенести на наши суда. Суда у нас совершенно однотипные, и работы, особенно по собственному судоремонту, должны выполняться в одни и те же сроки на всех кораблях.

У нас нет еще надлежащего внимания к людям, плохо дело с воспитанием кадров. Мы имеем целый ряд прекрасных стахановцев, награжденных значками «Почетный полярник», но они остаются без должного внимания и контроля.

Приведу примеры. Есть у нас хороший производственник. Один раз он пришел на корабль пьяным, другой раз — то же самое, и никто на это не обратил внимания. До капитана только стороной доходят слухи. Нельзя же так. А где же были помполит, судком, секретарь комсомольской организации? Надо своевременно товарища поправить, чтобы он не совершал безобразий, недопустимых для наших лучших кадров. Для этого, конечно, надо изучать людей, знать как они проводят свой досуг. Надо приходить к ним на помощь во-время, не опаздывая.

Каковы должны быть взаимоотношения капитана и помполита? Я, как капитан, ни одно принципиальное решение по тому или иному вопросу не принимаю до тех пор, пока не посоветуюсь с помполитом.

О всех своих распоряжениях также немедленно ставлю в известность помполита с тем, чтобы он мог довести их

до сведения каждого работника экипажа, мобилизовать коллектив корабля и, тем самым, помочь в выполнении приказа командира-единоначальника.

Мне приходилось довольно часто сталкиваться с такими фактами, когда некоторые помполиты пытались вмешиваться в распоряжения командира и занимались не своим делом. По рассказам было это и на ледоколе «Сталин». Здесь к помполиту приходили и спрашивали: «выполнять или не выполнять то или иное распоряжение комсостава?» На нашем флагмане ледокольного флота таких дискуссий больше нет. У нас обеспечена полная деловая увязка в работе капитана и помполита.

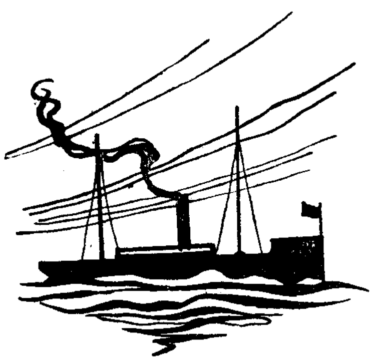
Сейчас на корабле помполиту надо хорошо поработать над ликвидацией нездоровых настроений, имеющихся у части экипажа.

Наши товарищи склонны считать, что все то плохое, что обнаружится на судне, должно относиться за счет завода. Завод, в свою очередь, законно считает, что поскольку судно находится в эксплоатации экипажа, то экипаж отвечает за состояние всех механизмов ледокола.

На борту корабля мы имеем целый ряд приспособлений, палубных и других, которые находятся в запущенном состоянии. Некоторые товарищи из экипажа, и старший помощник в том числе, стараются меня убедить, что и в этом повинен завод, хотя они прекрасно понимают, что валят с больной головы на здоровую.

Если не следить, не смазывать механизмы, то они все заржавеют. Ведь не секрет, что у нас ни один вентилятор не провернешь, до того они запущены. Разве в этом тоже виновен завод? Эти настроения мы должны преодолеть прежде всего у командного состава, чтобы люди не составляли обвинительные акты против других, а сами хорошо работали, следили за сохранностью корабля, полностью отвечали за порученный им участок работы.

У нас, у всех работников корабля, есть твердая уверенность в том, что мы отлично проведем арктическую навигацию. Самоотверженной, настойчивой работой, выверяя каждый шаг нашей деятельности, мы обеспечим в этом году начало надежной, планомерной коммерческой навигации по великой Северной Сталинской морской трассе.



Г. РОГАТКО

ОСВОЕНИЕ РЕКИ АНАБАРЫ

Освоение рек Крайнего Севера, как водных путей сообщения, имеет исключительно важное значение во всем освоении Советской Арктики. Оно способствует повышению экономического и культурного уровня местного населения.

Реки Индигирка, Яна, Оленек, Анабара и Хатанга начали осваиваться только 2—4 года тому назад. Для развития производительных сил Анабарского и Оленекского районов большое значение имеет река Анабара. Две трети ее (наиболее судоходная часть) протекает по Анабарскому району, который входит в состав Якутской АССР.

Этот район состоит из трех наслегов: Анабарского, Саскылахского и Джесейского. Площадь его около 90 000 кв. км.

Население этих наслегов (около 1 200 человек) занимается главным образом оленеводством и охотой на песца.

Главные населенные пункты, расположенные по бассейну реки Анабары: село Саскылах (районный центр), становища Тостуя, Джесей, Бачаар-Джелинда, поселки Хорго и Дароха и село Джелинда.

Территория района покрыта тундрой и лесотундрой. Граница тундры и лесотундры проходит у с. Саскылах.

Строевой лес растет по рекам Большая и Малая Куаномка.

До великой пролетарской революции анабарское население так же, как и все народности Севера, жило в исключительно тяжелых условиях. Голод, нищета, профессиональные и бытовые заболевания были повседневными обитателями чумов Анабарского населения. Царское самодержавие, чиновники и купцы-ростовщики грабили местное население и обрекали его на гибель.

В каждом наслеге хозяйничали и свои феодалы-богачи. Они были здесь полными властителями. Основное богатство района — оленьи стада, пастники и пушнина были в их руках.

После утверждения Советской власти материальное и культурное положение жителей Крайнего Севера пошло в гору и с каждым годом улучшается.

У жителей Анабарского района значительно возросло количество оленей. С каждым годом здесь увеличивается заготовка пушнины, хозяйство развивается и крепнет.

Ежегодно увеличивается завоз разных грузов для района (смотри таблицу 1).

Однако, несмотря на ежегодное увеличение завоза грузов, плохое освоение реки Анабары приводило к тому, что планы завоза в прошедшие годы не выполнялись.

Так, например, в 1933 г. по плану в район нужно было завезти 180 т грузов. Завезено только 82 т. В 1934 г. из 355 т по плану завезено только 134 т. В 1935 г.— из 400 т — только 169.

До 1938 г. многие грузы не доходили до потребителя, так как их приходилось за сотни километров перевозить на оленьем транспорте, который не мог полностью с этим справиться.

Таблица 1[1]

Годы	Количество населения	Завезено грузов в тоннах	Колич. груз. на 1 чел. в кг	% роста завоза груза
1913	856	82	95	100
1934	892	134	150	163
1935	927	169	182	206
1936	1 004	190	189	232
1937	1 082	184	170	224
1938	1 200[2]	530	540	648

Например, в 1933 г. груз для Анабарского района был доставлен первым Ленским рейсом Севморпути до пункта Кумах на реке Лене, который расположен ниже Булуна на 120 км. Зимним путем расстояние от Кумах до Саскылаха — центра Анабарского района — около 1 000 км. Грузы оттуда перевозились на оленях. В 1934 г. груз был доставлен туда же вторым Ленским рейсом Севморпути.

В 1935 г. груз для этого района был доставлен из Архангельска на пароходе «Десна» в Хатангский залив (мыс Юрунг-Тумус). Расстояние от Юрунг-Тумуса до Саскылаха зимним путем более 400 км. В 1936—37—38 гг. грузы доставлялись шхунами из порта Тикси уже в Анабарскую губу (поселок Хорго).

В 1936 и 1937 гг. грузы из Хорго до Саскылаха доставлялись зимним путем, так как на реке Анабаре не было еще водного транспорта.

В 1938 г., по сравнению с 1933 г., завоз груза в Анабарский район вырос на 648%. Такое увеличение могло произойти только благодаря тому, что в 1937 г. впервые в истории был заведен на реку Анабару речной караван, в составе теплохода «Партизан Котенко», двух 150-тонных барж и двух 90-тонных кунгасов. В 1938 г. после вскрытия реки началась первая навигация по реке Анабаре.

Речной караван сделал 7 рейсов от устья реки Анабары до Саскылаха и завез в район до 600 т груза, в том числе: продовольствие, различные материалы, инвентарь, охотприпасы, мануфактура, горючее и т. д.

Освоение реки Анабары значительно сократило расходы на грузоперевозки и в дальнейшем должно положительно отразиться на росте оленьего поголовья, так как не нужно будет загружать оленей непосильной работой.

Таким образом, освоение реки Анабары имеет огромное значение в повышении материального и культурного уровня местного населения.

* * *

По изучению и освоению бассейна реки Анабары работало несколько экспедиций.

В 1932—34 г. работала геологическая экспедиция Восточносибирского геолого-гидро-геодезического отряда. Она состояла из трех геодезических партий и одной поисково-разведочной.

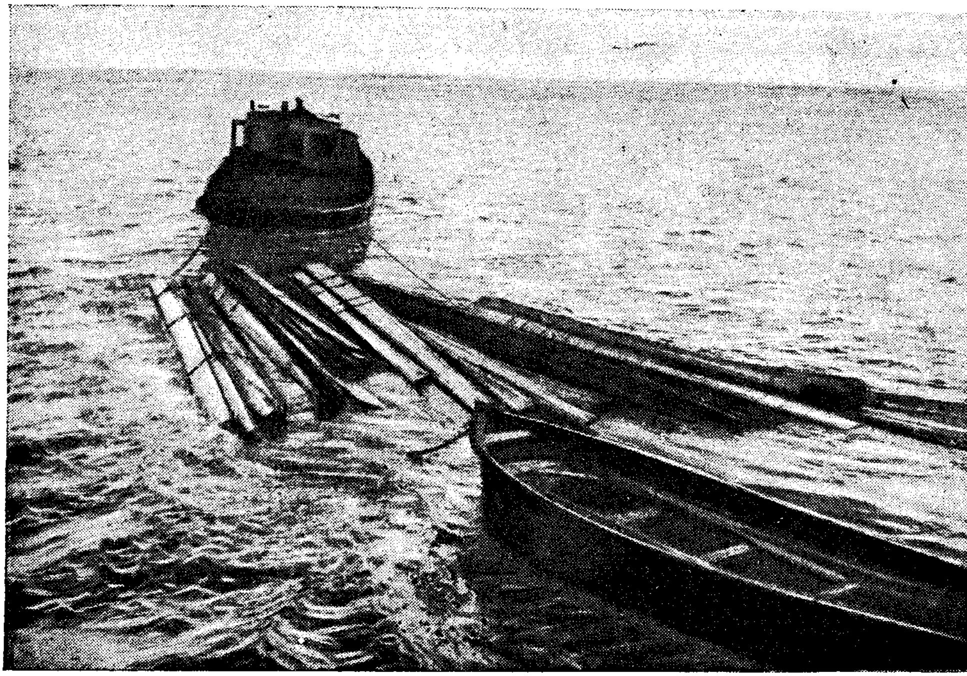
Работами этой экспедиции освещена большая часть территори Анабарского кристаллического щита (около 45 000 кв. км), а также участки кембрийского поля, непосредственно прилегающие к массиву.

Экспедицией установлено, что территория Анабарского массива является золотоносной.

Геологическими маршрутами этой экспедиции исследована площадь в 45 000 кв. км. Проявления золотоносности установлены на площади в 35 000 кв. км. Золотоносность 13 600 км

[1] Таблица составлена без учета грузов, завезенных для треста Нордвикстрой. Цифры населения даны также без Нордвикстроя.

[2] Цифры населения в 1938 году не точные, так как нет еще точных данных.



Выгрузка лесоматериалов для строительства Анабарского лоцмейстерства

этой площади подтверждена данными специальных исследований.

Остальная часть площади (21 400 кв. км) считается золотоносной на основании геологических предпосылок.

В 1935—36 гг. в Анабарском районе работала геологическая экспедиция Горно-геологического Управления Главсевморпути. Она произвела геологическую съемку бассейна реки Анабары от слияния рек Большой Куаномки и Малой Куаномки до устья реки Анабары. Астроном экспедиции определил по реке Анабаре 14 астрономических пунктов, на которые геодезисты опирались в своей работе.

Экспедиция также подтвердила золотоносность Анабарского района и, кроме того, отметила наличие каменного угля в нескольких местах района. С 1937 г. на реке Дароха уголь добывается и используется для топлива.

В 1935—36 г. на Анабаре работала также гидрологическая экспедиция Арктического Института. По ее гидрологическим и гидрографическим работам впервые составлена карта реки Анабары. Эта карта может на первое время служить пособием для капитанов речных судов и для гидрографов и гидрологов, ведущих исследование реки. Экспедиция дала также характеристику режима реки.

После этих работ стало возможно приступить к практическому осуществлению судоходства по реке Анабаре.

* * *

Впервые попыталась войти в реку Анабару шхуна «Пионер» в 1933 г., но эта попытка не увенчалась успехом, и судно вошло только в Анабарский залив. Такая же неудача постигла и шхуну «Лаптев», в 1934 г.

В 1935 г., в сентябре на шхуне «Смольный» в Анабарский залив прибыла гидрологическая экспедиция Арктического института. В этом же году осенью впервые поднялся вверх по реке Анабаре на 180 км (до реки Средней) катер «Анабара», где он и был поставлен на зимний отстой. Рейс шхуны «Смольный» положил начало грузовому плаванию к реке Анабаре.

Следующий год ознаменовался заходом в Анабарскую губу двух шхун. Они

доставили из порта Тикси грузы для Анабарского района. На них же прибыл лоцмейстерский отряд Гидрографического Отдела бывшего Якутского Территориального Управления. Он обосновался на мысе Хорго. Для промерных и лоцмейстерских работ в распоряжении отряда находился парусно-моторный бот.

Лоцмейстерством в 1936—37 гг. проведены рекогносцировочные работы по исследованию Анабарского залива и осуществлено ограждение залива и реки от устья до с. Саскылаха.

В 1937 г. на реку Анабару заведен речной караван. С этого времени и начинается судоходство по реке. Местное население с большой радостью встречало первый теплоход на реке и выражало искреннюю благодарность партии и правительству за помощь и заботу о них.

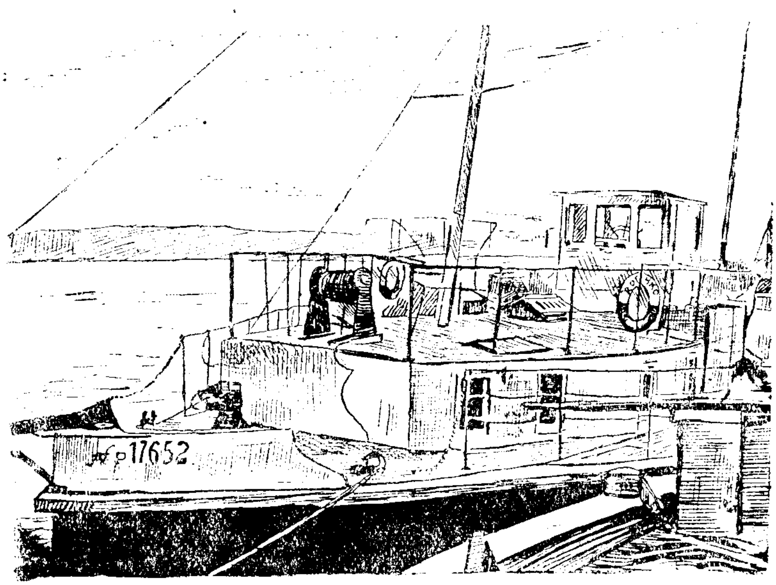
Дальнейшая работа по изучению реки Анабары проводится в полном соответствии с требованиями судоходства. В 1937 г. туда приехал новый гидрографический отряд, в задачи которого входило несение лоцмейстерской службы (ограждение Анабарского залива, губы и реки, проводка морских шхун, речного каравана и т. д.). Эта работа гидрографического отряда получила хорошую оценку со стороны капитанов судов.

Отряд начал также систематические гидрографические работы в Анабарской губе (триангуляция, топографическая съемка и промер).

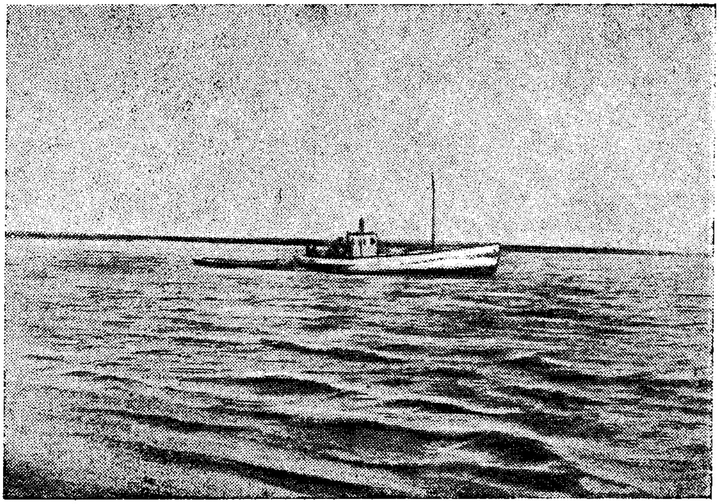
Кроме того отряд построил из местных материалов дом радиостанции, механическую мастерскую для ремонта моторов катеров, склад и баню. В Анабарском заливе создана самая благоустроенная база из всех имеющихся в Гидрографическом Управлении. База электрифицирована, имеет свою собственную радиостанцию, механическую мастерскую, звуковое кино и т. п.

Анабарский гидрографический отряд за проведенную им работу награжден «похвальной грамотой» Главсевморпути.

За навигацию 1938 г. гидрографический отряд произвел пловучее и береговое ограждение Анабарского залива и губы: там выставлено до 30 морских вех. На реке организовано ограждение в виде перевальных и продольных



Теплоход «Партизан Котенко» на Анабаре



Гидрографический бот на Анабаре

столбов. Отряд помогал проводить морские суда, выходя каждый раз им навстречу. При выходе судов из реки в море, также оказывалась помощь в проводке.

Эта работа затруднялась тем, что в отряде вначале не было радиостанции, и приходилось узнавать о приходе морских судов окольным путем. Вскоре порт Тикси выдал отряду радиостанцию. Сейчас она работает в устье Анабары на мысе Хорго.

Навигация 1939 г. благодаря наличию радиосвязи, должна быть проведена на Анабаре еще более оперативно и успешно.

Навигация в 1938 г. прошла организованно и успешно. Этот год ознаменовался самым ранним заходом в реку морского судна (4 августа). За навигацию из порта Тикси в реку Анабару совершено шесть рейсов.

Речной караван также сделал шесть рейсов от с. Саскылаха до устья реки и обратно.

Затруднений в плавании как морских судов, так и речного каравана не было.

Перегрузка грузов из морских судов на суда речного каравана проходила без перебоев. Речные суда всегда узнавали по радио о времени прихода морских судов и к месту перегрузки приходили одновременно. Это исключало простои их на рейде.

Обычно перегрузка продолжалась менее одних суток. Капитан шхуны «Ленинградсовет» А. П. Белугин, его старший помощник Г. Ф. Сулаков и капитан теплохода «Партизан Котенко» Ф. М. Орлов — проявили в этом деле много инициативы и стараний. За успешно проведенную навигацию экипаж шхуны «Ленинградсовет» начальником Главсевморпути премирован, отмечена также хорошая работа речного каравана.

Достигнутые успехи в освоении реки Анабары нужно закрепить и окончательно освоить ее, как водную магистраль. Сейчас на реке уже имеются хорошие базы,— поселки Хорго и Дароха, села Саскылах и Джелинда. Это значительно облегчит работу новых отрядов.

Реку Анабару от устья до села Саскылаха (то есть на протяжении 240 км), можно считать уже освоенной. Речной караван теплохода «Партизан Котенко» сделал в 1937 г. один рейс от устья реки до реки Дароха, а в 1938 г. 6 рейсов до села Саскылаха. Этим практически доказана судоходность реки Анабары.

Выше села Саскылаха река еще не освоена. Материалы рекогносцировочного исследования реки на участке от села Саскылаха до слияния рек Большой и Малой Куаномок еще недостаточен для того, чтобы на их основе планировать дальнейшее судоходство. Нужно провести систематические изыскательские работы на этом участке реки и на нижнем течении реки Малая Куаномка до села Джелинда. Необхо-

димо также исследовать главные притоки реки Анабары — реки Уджа и Юнеля — и осуществить по ним судоходство для завоза грузов в наслеги Анабарского и Оленекского районов.

Дальнейшее освоение реки Анабары должно итти по пути использования ее, как водной магистрали, для грузоперевозок к Джелиндинскому наслегу Оленекского района.

Оленекский район очень трудно снабжать небходимыми товарами и продуктами, так как туда нет надежного транспортного пути. Сухопутный путь от города Вилюйска до центра Оленекского района—Оленекской культбазы — составляет около 1 200 км. В районе нет такого количества оленей и других транспортных средств, которые могли бы справиться с грузоперевозками по этому пути. Водный путь по реке Оленеку, выше реки Суханы, не надежен, так как на этом участке река изобилует многочисленными перекатами и отмелями. Водный путь по реке Анабаре, даже если суда смогут ходить только до слияния рек Большой и Малой Куаномок, является самым выгодным для перевозки по нему грузов в северную часть Оленекского района.

Расстояние от слияния рек Большой и Малой Куаномок до села Джелинда около 100 км. Даже переброска грузов зимним путем на такое расстояние не вызовет больших затруднений. В Джелиндском наслеге проживает больше 1/3 всего населения Оленекского района.

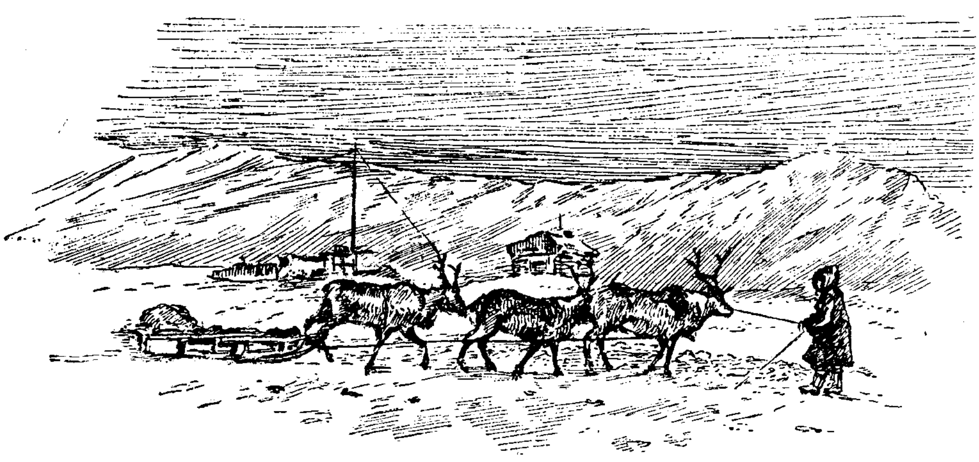
Для осуществления грузоперевозок по этому пути, Главсевморпути нужно выделить дополнительный речной флот.

Реку Анабару от ее устья до слияния Большой и Малой Куаномок, общей протяженностью в 415 км, по характеристике судового хода следует разделить на три участка (см. карту):

П е р в ы й участок — от устья до реки Содиемыхи. Длина его 132 км. Ширина реки (не считая губы) от 0,8 до 1,5 км. Глубины по фарватеру колеблются от 4 до 20 м. Грунт — большей частью песок и ил. Берега низкие. На реке есть острова, нередко встречаются отмели, поймы, банки, протоки и т. п. Но несмотря на это, судовой ход несложный, особых препятствий и затруднений в плавании речных судов по этому участку не встречается.

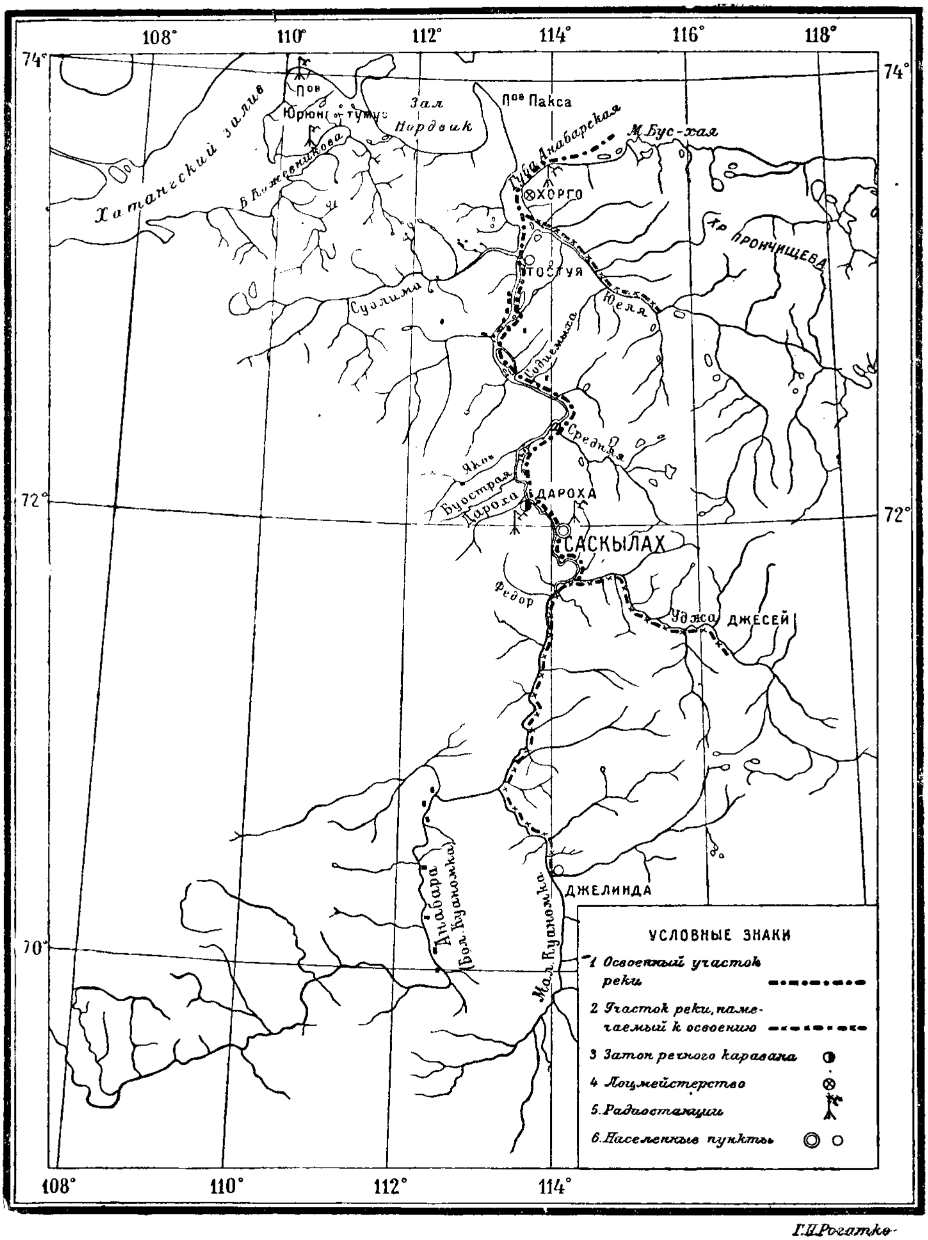
В т о р о й участок — от реки Содиемыхи до реки Федора. Длина его 165 км. Ширина реки до 1 км. Наименьшая глубина на перекатах 0,8 м. Грунт русла — песок, галька, глина и ил. Берега низменные и холмистые. Русло извилистое. Встречается до 17 перекатов, много пойм, отмелей и т. д.

Наличие на этом участке реки Анабары многих перекатов создает большие затруднения в судоходстве. В будущем, когда на этой реке будет более интен-



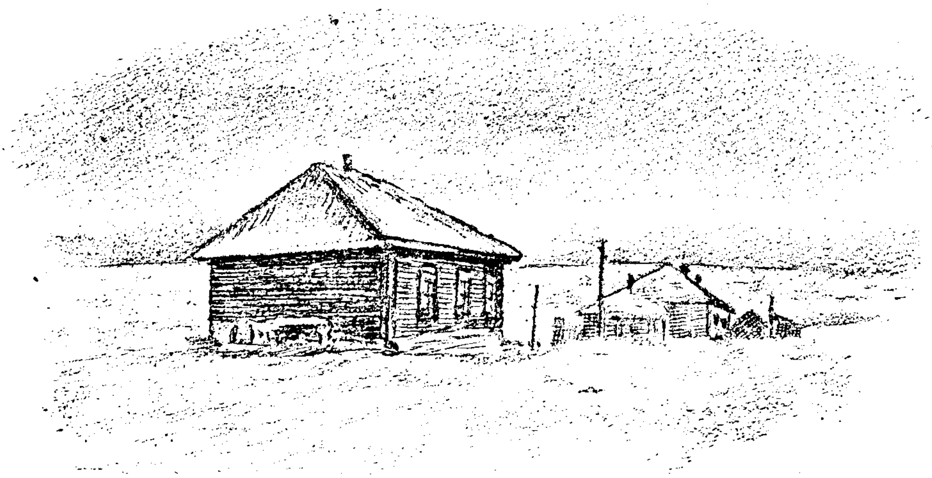
Оленья упряжка в Анабарском районе

КАРТА РЕКИ АНАБАРЫ



сивное судоходство, на некоторых перекатах нужно будет произвести дноуглубительные работы. Это особенно относится к перекату «порог», который расположен на 263 км от устья, так как грунт на нем каменистый и судам он может нанести большие повреждения.

Третий участок — от реки Федора до слияния Большой и Малой Куаномок. Длина его 118 км. Ширина реки до 400 м. Глубины колеблются от 5 до 12 м и только в двух-трех местах они достигают 2—3 м. Грунт русла — песок, щебень, галька, местами встречается камень. Река на этом участке течет в высоких скалистых берегах. Русло реки плавное. На берегах растет лес. В судоходном отношении этот участок является наиболее удобным.



Поселок Хорго у устья реки Анабары

Река Анабара освобождается от льда в верхнем своем течении в первых числах июня. Разница ледохода в верхнем течении реки (реки Большая и Малая Куаномки) и среднем (с. Саскылах, река Средняя) — в 5—7 дней. Анабарская губа и залив вскрываются ото льда в первых числах июля. Ледостав на реке происходит в первых числах октября.

В верхнем течении реки Анабары навигация может продолжаться до $3^1/_2$ месяцев, в нижнем до 3 месяцев.

С моря в реку Анабару могут входить суда с осадкой до 5 м. Лимитирующая глубина Анабарского залива 6 м. Морские суда могут заходить для разгрузки в Анабарскую губу на 7—8 км выше мыса Хорго — к местности Иеэ-Хайдыбыт. Они могут заходить и дальше (примерно на 80 км от устья реки Анабары до реки Тыранды), но из-за сложности рельефа Анабарской губы и данного участка реки, делать это не следует.



А. АФОНСКИЙ
И. РОГОЖКИН
М. ПОПОВ

ЛЕСОСПЛАВ ПО РЕКЕ ЛЕНЕ

До последнего времени Главсевморпуть мало занимался вопросами удешевления строительства на Крайнем Севере.

Чтобы выполнить решения XVIII партийного съезда о превращении Северного морского пути к концу третьей пятилетки в нормально действующую водную магистраль,— Главсевморпуть должен уделить больше внимания удешевлению строительства.

Строители должны строить быстро, дешево и хорошо.

В плановом задании, составленном Морским управлением и Центральным планово-экономическим отделом Главсевморпути, дважды было отмечено, что лес в порт Тикси должен доставляться на баржах. Такое задание составлено из опасения, что большая волна на реке Лене может разбить плоты, обычно применяемые на реках.

Чтобы удешевить строительство в районе бухты Тикси, мы внесли рационализаторское предложение об организации доставки леса по Лене не в баржах, а в виде специальных морских плотов сигарного типа.

Морской сплав леса плотами сигарного типа давно применяется на Волго-Каспии, Белом море, Балтийском море и Дальнем Востоке. С каждым годом такой сплав увеличивается. Но для крупнейшей водной магистрали Севера — реки Лены, применение лесосплава на участке от г. Якутска до порта Тикси — дело совершенно новое.

Для проведения нашего предложения в жизнь нужно переконструировать существующие типы сигарных плотов, приспособив их для реки Лены. Кроме того, необходимо подобрать кадры сплавщиков, приобрести и перебросить на место сплотки необходимый такелаж и оборудование.

От замены перевозки леса в баржах сплавом его получится большая экономия средств. Стоимость доставки леса от г. Якутска до Тикси снизится с 154 р. за один кубический метр до 35—50 руб, что даст экономию в несколько миллионов руб. только для самого порта Тикси, строящегося в третьем пятилетии.

Для дальнейшего развития порта Тикси, а также для лежащих в низовьях реки Лены районов ежегодно будет требоваться большое количество лесоматериалов, и здесь лесосплав даст не один миллион экономии.

Развивающаяся промышленность на мысе Нордвике, в Булуне, Жиганске и других районах также нуждается в лесоматериалах и снижение стоимости их имеет огромное значение.

Речной флот на реке Лене, освободившийся от лесных перевозок (полностью от круглого леса и частично от пиломатериалов), можно будет использовать для других нужд. Если же лесосплав не будет применен, то речной



Игарка. Разбивка плотов, сплавленных по Енисею

флот Лены едва ли сможет справиться с массовыми перевозками леса в третьей пятилетке, так как перевозки и без него будут очень большие.

Организовав лесосплав по реке Лене, можно будет выбрать наиболее рациональный тип плота для сплава леса по всем большим рекам Крайнего Севера.

Проведение в жизнь нашего предложения является делом большой государственной важности, однако, мы до сих пор не встречаем должной поддержки со стороны заинтересованных в этом деле руководителей.

Ни Управление капитального строительства (начальник Беляев), ни Речной отдел (начальник Сидоров) не проявили достаточной энергии для проведения в жизнь нашего предложения. Для организации лесосплава уже в этом году времени было вполне достаточно, так как предложение было внесено в конце января 1939 г.

За это время можно было закупить и доставить к навигации на места инвентарь и оборудование, а также подобрать соответствующие кадры.

Однако до сих пор практически в этой области ничего не сделано.





Партийная жизнь

Н. СТЕПАНОВ

Инженер-эксплоатационник Морского Управления Главсевморпути

КАК Я ИЗУЧАЮ ИСТОРИЮ ПАРТИИ



«Краткий курс истории ВКП(б)» — энциклопедия основных знаний марксизма-ленинизма. В этой замечательной книге, одухотворенной гением товарища Сталина, просто и глубоко изложена многолетняя история, теория и политика великой партии большевиков.

Чем глубже я вникаю в содержание этого гигантского теоретического труда, тем все понятнее становятся для меня слова нашего вождя, сказанные на XVIII партийном съезде:

«Но есть одна отрасль науки, знание которой должно быть обязательным для большевиков всех отраслей науки,— это марксистско-ленинская наука об обществе, о законах развития общества, о законах развития пролетарской революции, о законах развития социалистического строительства, о победе коммунизма. Ибо нельзя считать действительным ленинцем человека, именующего себя ленинцем, но замкнувшегося в свою специальность, замкнувшегося, скажем, в математику, ботанику или химию и не видящего ничего дальше своей специальности. Ленинец не может быть только специалистом облюбованной им отрасли науки, — он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей страны, знакомым с законами общественного развития, умеющим пользоваться этими законами и стремящимся быть активным участником политического руководства страной».

Ясно, что знание теории ради самой теории не стоит и ломаного гроша. Наоборот, изучение и знание революционной теории лишь тогда достигает цели, когда она, теория, тесно связана с практикой, помогает нам о с м ы с л и в а т ь будни коммунистического строительства и тем самым вселяет уверенность в правоту и победу нашего дела, служа верным противоядием против идейного перерождения наших кадров и превращения их в узколобых деляг и крохоборов.

Вот почему изучение истории партии я провожу систематически, повседневно и настойчиво. Только при этом условии создается повышенный интерес и желание познать вопросы во всей их глубине и деталях.

Регулярно, два раза в пятидневку, я занимаюсь два часа дома. Работаю над книгой «История ВКП(б)». Составляю конспект просмотренного и проработанного за пятидневку материала.

После того, как я изучил в основном ту или иную главу книги, использовав при этом первоисточники и подсобную литературу для лучшего понимания отдельного периода или вопроса из истории нашей партии, я посещаю лекции. Посещение лекций стало у меня системой. К сожалению, приходится их слушать в разных местах, то в Комакадемии, то в лектории, то в Политехническом

институте и по радио, т. к. изучаемый материал и читаемые лекции часто не совпадают. Лекции строятся по особому календарю, несколько, вероятно, расходящемуся со временем моих занятий. Мне остается лишь выбирать нужную тему в том или другом лектории.

Как я изучаю историю ВКП(б)? Первоначально читаю главу из «Краткого курса Истории ВКП(б)», конспектируя ее в специально заведенной для этого тетради. В конспекте отмечаю главнейшие даты событий, цифры и кратко формулирую существо вопроса. Так, например, в конспекте раздела книги о борьбе с народничеством, мною записано следующее:

«Первые серьезные удары по народничеству были нанесены еще в 80-х годах Плехановым. Но в борьбе с народниками Плеханов, не освободившись полностью из-под влияния народничества, допускал ошибки (недооценка революционной роли крестьянства, известная идеализация интеллегенции, допущение индивидуального террора). В 90-х годах идеи народничества еще встречали в массах сочувствие, особенно среди молодежи. Народники считали, что Россия может, якобы, миновать капитализм. Они выдвигали крестьянство, как главную силу в революции, затемняя роль рабочего класса. Они не замечали деревенскую бедноту и смазывали классовую борьбу в деревне. По существу, они выступали выразителями интересов зажиточных слоев деревни, кулачества. Они сознательно искажали взгляды революционных марксистов, приписывая им нелепый взгляд, будто они хотят «выварить каждого мужика в пролетарском котле».

Между народничеством 80-х годов (революционным) и народничеством 90-х годов (либеральным) было сходство. Заключалось оно в том, что все народничество (и революционное и либеральное) Ленин считал течением мелкобуржуазным, в корне противоречащим идеям научного пролетарского социализма. Но есть между ними и разница. У первого поколения народников, при всей наивности и утопичности их мечтаний о возможности притти к социализму через общину, все же была какая-то программа, рассчитанная на борьбу с царским правительством. А у позднейших народников (Ленин называет их «жалкими эпигонами», т. е. последышами старого русского народничества) не было и этой программы. Они выродились в прямых либералов, призывали к примирению с царизмом, шли на поклон к нему.

Впоследствии народники перешли на позиции партии эсеров, контрреволюционная роль которых в революции достаточно известна. Итак, народничество в то время выступало главным и злейшим врагом марксизма. Оно препятствовало распространению идей марксизма в России. Оно мешало созданию в России боевой пролетарской (социал-демократической) партии. Проповедью индивидуального террора оно отвлекало рабочих от сплоченной, организованной классовой борьбы против самодержавия и капитализма, причиняло этим огромный вред рабочему движению. Отсюда, непримиримая, беспощадная борьба Ленина против народничества.

Ленин не только защитил марксизм от бешеных атак и клеветы народников, не только разгромил их, но он в то же время, уже в процессе этой блестящей борьбы, развил дальше марксизм. В особенности он глубоко и всесторонне разработал проблему союза рабочего класса с крестьянством при руководящей роли первого в этом союзе.

Ленин четко наметил задачи русских марксистов. Главнейшая задача — это создать из тогдашних разрозненных рабочих кружков единую социал-демократическую рабочую партию. Только имея марксистскую революционную партию, пролетариат России сможет успешно выполнить свою всемирно-историческую задачу.

Конец книги Ленина «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов» особенно важен. Там Ленин гениально наметил историче-

скую перспективу. А именно: «Когда передовые представители его (т. е. пролетариата. — Н. С.) усвоят идеи научного социализма, идею об исторической роли русского рабочего, когда эти идеи получат широкое распространение и среди рабочих создадутся прочные организации, преобразующие теперешнюю разрозненную экономическую войну рабочих в сознательную классовую борьбу,— тогда русский ***рабочий***, поднявшись во главе всех демократических элементов, свалит абсолютизм и поведет ***русский пролетариат*** (рядом с пролетариатом ***всех стран***) *прямой дорогой открытой политической борьбы* ***к победоносной коммунистической революции***» (том I, стр. 194).

Таков мой конспект. Читая первоисточники, обращаю внимание на философскую сторону материала, для чего завел у себя специальную тетрадь для выписок из произведений Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. Здесь я записываю философские мысли основоположников марксизма-ленинизма по отдельным коренным вопросам. Нужна ли такая тетрадь? Мне думается, нужна.

Как известно, выдающиеся исторические события обязательно требуют обобщения. Эти широкие теоретические обобщения проливают яркий свет на известные исторические периоды, вскрывают весь сложный переплет классовой пролетарской борьбы, раскрывают смысл и своеобразные формы борьбы между трудом и капиталом и т. д. Таких глубоко теоретических, философских обобщений, имеющих в то же время огромное практически-политическое значение,— можно найти немало в бессмертных произведениях Ленина и Сталина.

Таким образом философская тетрадь является для меня составной частью при изучении истории нашей партии, она помогает мне резюмировать, обобщать свои мысли после того, как я уже проработал предмет и ознакомился с рядом источников.

Вообще, не следует пренебрегать любой возможностью глубже и лучше познать тот или иной вопрос. Я часто, например, прибегаю к помощи художественной литературы. Литература в образной форме отражает социальные события, преломляя их в переживаниях отдельных людей. Она служит, несомненно, большим подспорьем при изучении социальных вопросов. Так, прочитав роман Чернышевского «Что делать», я получил яркое представление об особенностях общественного развития той эпохи и о революционной роли самого Чернышевского, который, разумеется, не был и не мог быть в ту эпоху пролетарским социалистом, но который был прогрессивным человеком своего времени, великим революционным демократом, которого очень высоко ценили Маркс и Ленин. При изучении истории ВКП(б), если иметь в виду первые главы, большую помощь могут оказать произведения В. Короленко, Г. Успенского, Салтыкова-Щедрина.

И еще один важный момент. В конспекте я обращаю внимание на даты и цифры и фиксирую их. Ведь история располагается во времени и даты нужны для того, чтобы в точности знать, когда именно произошло то или иное событие. Мы всегда вынуждены назвать дату, к которой приурочены факты. С помощью даты легко установить периоды и как-то легче усваивать материал. Нужно изучать цифры. Без них совершенно невозможно понять экономику того периода, который изучаешь. Язык цифр чрезвычайно красноречив и в то же время очень удобен для конспектирования. Ленин с особой тщательностью изучал статистические данные, кропотливо высчитывал количество стачек и стачечников в России, динамику роста фабрично-заводских предприятий и т. п. Мастерски анализируя гигантский статистический и цифровой материал, Ленин доказал неизбежность для России капиталистического пути развития.

Метод индивидуального изучения истории партии чрезвычайно плодотворен и эффективен. С помощью этого метода мы имеем возможность глубже вникать в материал, вооружать себя знаниями. А это — главное. Наша обязанность — быть именно образованными ленинцами.

Т. ТОКАРЬ

Помполит ледокольного парохода «Малыгин»

ЖИВАЯ ГАЗЕТА НА ЛЕДОКОЛЬНОМ ПАРОХОДЕ «МАЛЫГИН»

Выполнению плана зверобойного промысла на ледокольном пароходе «Малыгин» очень помогли все виды газет, издаваемых на судне. За 2 месяца зверобойной кампании мы выпустили 7 газет, из них 3 номера стенгазеты, 2 живых газеты, одна фотогазета и одна шарж-газета.

Большую роль в выполнении плана сыграла живая газета, которая мобилизовывала и воспитывала коллектив судна, вскрывала недостатки, резко их критиковала и помогала их ликвидировать. Живая газета завоевала большую популярность в нашем коллективе, ее любили за яркость и остроту.

В первый номер живой газеты писало 7—8 человек, а во втором номере количество рабкоров сразу удвоилось, их было уже человек 15.

При выходе на зверобойный промысел у нас зародилась мысль о создании такой газеты, которая бы на ходу проверяла все работы, быстро могла бы откликаться на достижения и вскрывать недостатки и все это преподносить в живой, яркой форме. На совещании с партийцами и комсомольцами, а потом на политбеседе со всем экипажем и промышленниками, я рассказал о роли прессы и о необходимости выпускать у нас на судне стенную газету и организовать живую газету. На общем собрании экипажа была выбрана редколлегия живой газеты и ее редактор — комсомолец И. Г. Малыгин.

Как же работала наша живая газета?

Отобрали трех частушечников. Выступали они под аккомпанемент струнного оркестра. Частушки мы писали сами. Конечно, они были далеки от совершенства, но наши люди не были взыскательными. Многие строки частушек были корявые, не рифмовались, но говорили они о близких делах и знакомых людях и поэтому воспринимались очень хорошо. Выступала наша живая газета по вечерам, после ужина, примерно раз в месяц, а иногда и чаще. Выступали без костюмов, но и это вполне удовлетворяло. Выступления продолжались около часа.

Живая газета старалась откликаться на все события, происходящие на судне. Например, когда мы работали во льдах Белого моря, кочегары недостаточно обеспечивали машину паром и это влияло на выполнение плана. Живая газета вскрыла виновников плохой работы и в стихах рассказала об этом экипажу.

Главным виновником был кочегар Алексей Павлов, который после этой критики стал работать лучше.

При проверке механизмов, редколлегия обнаружила, что некоторые моторы покрылись грязью, ржавчиной, не защищены от снега и т. п. После того, как это было освещено в живой газете, машинисты привели в порядок не только



Редколлегия живой газеты ледокол1 «Малыгин» в период зверобойной кампании

эти моторы, но и все машинное отделение.

Во время зверобойного промысла у нас успешно была организована общеобразовательная учеба. Например, колхозник-зверобой Титов был малограмотным, а уезжая после промысла в колхоз, он благодарил за учебу и заявил: «Я пришел к вам на судно, не зная как сложить два да два, а теперь я умею складывать, вычитать, умножать и считать до миллиона. Я и дальше буду учиться, а за то, что вы меня подучили, большое вам спасибо».

Но наряду с положительными результатами были и недостатки. Живая газета и здесь помогла, критикуя людей, не желающих учиться. Приводим стихи об одном таком нерадивом ученике.

Во втором звене есть видный
Александрович Евтроп,
Записался он учиться
В малограмотных кружок.
Поучиться надо, нужно
Свою грамотность поднять,
Но не каждый это хочет
Осознать или понять.
Взяв тетрадку для занятия,
В школу раза два сходил,
Исписал тетрадь на письма,
Больше в школу не ходил.
Наш совет такой Евтропу —
Начинать учебу снова
За девиз себе поставить
Больше дела, меньше слов!

После этого Евтроп взял новую тетрадь и стал аккуратно учиться. Впоследствии он благодарил за то, что ему своевременно помогли исправить его ошибки и посоветовали учиться.

Живая газета отмечала и хороших работников. Например она отметила стахановца Василия Давыдова, благодаря хорошей работе которого, судно избежало грозившей ему аварии.

Есть у нас Давыдов Вася
Он хороший кочегар,
И его вся вахта держит
Каждый раз на марке пар.
Остальные кочегары,
Подтянитесь вслед за ним,
Чтобы больше не случалось —
Пар упустят — и стоим.

Это выступление живой газеты помогло включить всех кочегаров в социалистическое соревнование за первенство вахты.

Судно включилось в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Оно соревнуется с судами «Садко» и «Русановым», а также с колхозниками — промышленниками Койдянского колхоза. Мы взяли обязательство образцово провести навига-

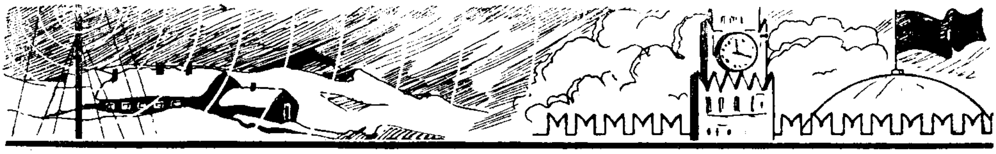


Зверобои возвращаются на судно

цию 1939 г., а колхозники — перевыполнить рыбную путину этого года.

Перед отъездом колхозников домой после зверобойного промысла, живая газета выступила со стихами, в которых мобилизовывала обе стороны на выполнение соцдоговора.

Живая газета ледокольного парохода «Малыгин» явилась подлинным организатором масс на выполнение производственных планов. Она вскрывала недостатки, намечала мероприятия для ликвидации этих недостатков, показывала лучшие образцы работы стахановцев.



Жизнь полярных станций

М. КУЗНЕЦОВ

РАЦИОНАЛЬНО ОРГАНИЗОВАТЬ ХОЗЯЙСТВО ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ[1]

(В порядке обсуждения)

Тов. Леонов совершенно прав, говоря о том, что промысловые богатства и хозяйственные возможности острова Врангеля очень велики, а для использования их пока еще сделано очень мало. Но совершенно непонятно, почему т. Леонов ответственность за плохую организацию промыслового хозяйства на острове Врангеля возлагает на полярную станцию. Кроме того, основываясь на таком не типичном примере, как остров Врангеля, автор делает вывод о возможности превращения большинства полярных станций в какие-то «научно-промысловые предприятия» хозрасчетного типа.

Расходы, связанные с организацией и содержанием сети полярных станций, очень значительны. Эти расходы можно было бы сократить, проведя ряд мероприятий, которые улучшат работу и хозяйство полярных станций. Однако, для этого вовсе не нужно превращать станции в промысловые артели или предприятия по переработке промыслового сырья.

Прав ли т. Леонов, утверждая, что полярные станции сейчас являются учреждениями не рентабельными?

В системе социалистического хозяйства принцип рентабельности понимается значительно шире, чем полагает т. Леонов.

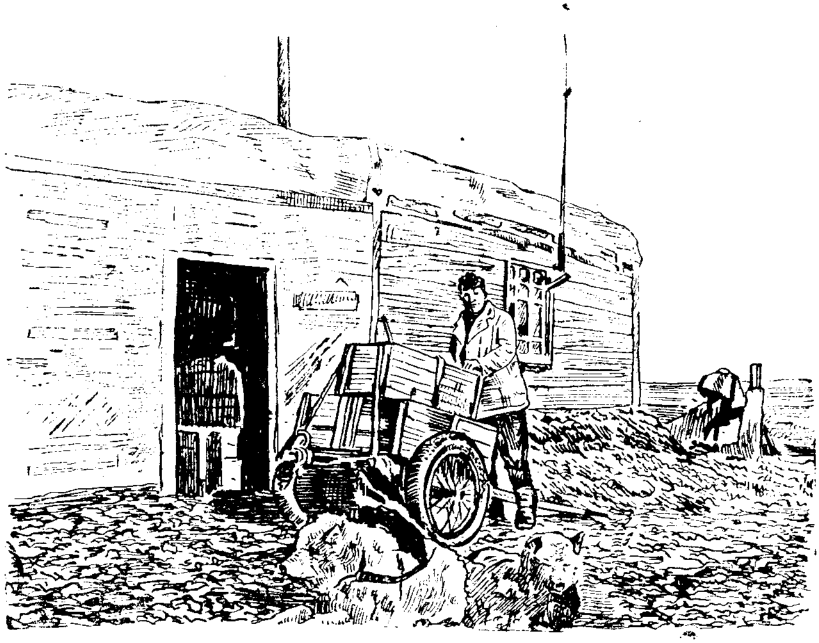
Если на какой-либо полярной станции хорошо поставлено изучение климата и других геофизических особенностей района, если она оперативно обслуживает «погодой» и специальной информацией центральные учреждения, навигацию и местное хозяйство, если ее радиосвязь бесперебойна, то в рентабельности такой станции никто не усумнится. Это основная работа многих станций. Для этого они и организованы.

Партия и правительство поставили перед Главсевморпути задачу превращения Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, передав хозяйственные функции, не связанные с этой основной задачей, соответствующим краевым и областным организациям.

Тов. Леонов, правильно поднимая вопрос о необходимости организовать на острове Врангеля такое хозяйство, которое соответствовало бы его богатым возможностям, автоматически переносит перспективные возможности острова Врангеля на другие районы.

---

[1] По поводу статьи т. Леонова «Могут ли полярные станции стать рентабельными», «Советская Арктика», № 4, 1939 г.



Уборка грузов на склад полярной станции мыса Шмидта

Если остров Врангеля до сих пор еще является «золотым дном» в отношении промыслов, то в большинстве других районов, где промысловые богатства уже давно эксплоатируются, можно рассчитывать на значительно меньший доход. Если же промыслом будут заниматься работники полярной станции,— это, во-первых, может только повредить делу, а во-вторых, и основная работа станции от этого может пострадать.

На содержание полярных станций правительство отпускает средства. Вопрос о самоокупаемости станций вряд ли когда-нибудь возникнет, но вопрос об экономии средств, о рациональной организации работы и хозяйства, поставлен партией и правительством перед всей страной.

С этой точки зрения мы и должны оценить организацию работы и хозяйства на полярных станциях.

Управление полярных станций за последнее время уделяет большое внимание организации работ на станциях. Программы этих работ конкретизируются и строятся с учетом местных требований и возможностей. Раздутые штаты станций сокращаются за счет выполнения специалистами нескольких, близко соприкасающихся между собой, научных функций, за счет внедрения новейшей аппаратуры и более рациональных методов работ. Все эти мероприятия проводятся при активном участии самих полярников и на основе их опыта.

Значительно хуже обстоит дело с организацией хозяйства станций. До сих пор все станции снабжаются по одному стандарту, независимо от того, находятся ли эти станции в обжитом населенном районе или на необитаемом острове.

Местные пищевые и материальные ресурсы станциями почти не используются. Например, вполне можно организовать снабжение всех станций, находящихся на Чукотке, мясом и рыбой из местных заготовительных пунктов. В консервах эти продукты нужно завозить только для неприкосновенного и экспедиционного запасов.

Меховая одежда тоже может с успехом изготовляться в любом чукотском селении, нужно только снабжать станции меховым сырьем.

Ряд станций может производить заготовку мяса, рыбы, дичи и меховой одежды на месте, через артели и фактории.

Но всю вину за отсутствие гибкости в снабжении нельзя сваливать только на центральные планирующие и снабженческие организации. Начальники полярных станций и коллективы полярников также должны разделить эту вину, так как большинство из них мало содействуют тому, чтобы хозяйственный опыт, приобретаемый на станциях, передавался новой смене, получал бы широкое отражение в отчетах, в печати и мог бы закрепляться определенными организационными мероприятиями.

Поэтому огромные местные возможности остаются только в качестве дополнительного резерва в хозяйстве станций, в то время как они могли бы стать основной базой по некоторым объектам снабжения.

Каждая полярная станция должна тщательно изучить свой район с точки зрения использования его ресурсов и дать центральным снабженческим организациям свой встречный план снабжения.

В этом отношении интересны хозяйственные мероприятия, проведенные на полярной станции мыс Шмидта в 1935—37 гг. Они вскрывают возможности для перехода станции в ближайшее время на местное снабжение по некоторым основным объектам.

Мыс Шмидта находится поблизости от оленеводческого района, поэтому станция могла бы рассчитывать постоянно получать свежее мясо. Но фактория, через которую может быть организовано снабжение мясом, не обеспечила заготовку оленины. Работникам станции самим пришлось выезжать в тундру и выступать там в роли торговых агентов фактории. Таким образом, в снабжении мясом станция могла рассчитывать только на себя, а так как у полярников было мало времени для поездок в тундру, то и снабжение оленьим мясом было явлением эпизодическим.

На мысе Шмидта можно заготовлять уток, которые тысячными стаями пролетают над крышей фактории. Но она не занимается их заготовкой, так как нет спроса. Однако, наши охотники-любители снабжали наш стол дичью в течение всего сезона охоты.

Если руководство станции внесет в этот промысел некоторые элементы организации, например, будет премировать лучших охотников, то можно провести заготовку уток впрок собственными силами. Но вообще на самозаготовки рассчитывать не стоит, так как у работников станции бывает не много свободного времени. Нужно определить потребность станции в дичи и на ее заготовку заключить договор с факторией.

О рыбных богатствах на мысе Шмидта станция узнала только к концу второго года зимовки. Местное население мало занимается ловом рыбы; только зимой во время хода наваги, чукчи выходят на лед и примитивным способом добывают по 5—10 кг на человека в день.

Геофизик А. М. Касаткин, заинтересовавшись ловом наваги, сделал очень оригинальный рыболовный прибор, повысивший добычу раз в 10, по сравнению с чукотским способом лова. Но коллективный лов наваги не был организован, так как начались сильные пурги, а позднее рыба уже прошла.

Парторг однажды поехал на ближайшую речку, чтобы выяснить, есть ли там рыба. Он вернулся в тот же день, привезя 50 штук полуметровых гольцов и горбуш.

В устье этой речки рыбы оказалось очень много.

Через день к речке двинулась целая экспедиция из представителей всех организаций, имевшихся на мысе Шмидта. Катер тянул большую шлюпку и байдару, которые за сутки загрузили рыбой.

Первый удачный опыт лова доказал, что пять таких уловов могут обеспечить станцию рыбой на весь год.

Однажды на аэродром мыса Шмидта вернулся самолет, привезя необычный для Арктики груз: огромные букеты полевых цветов, мешки с грибами и кульки

ягод. Давно забытые ароматы полей и лесов обрадовали полярников. А самолет оказывается побывал в тундре всего километрах в 100 от станции. Летчик рассказал, что грибов и ягод там так много, что их можно чуть ли не косить или сгребать лопатой.

Командир авио-отряда решил завезти в тундру трех человек на несколько дней, с запасом продовольствия и тары для заготовки грибов и ягод.

Но было ли организовано это интересное мероприятие и какие оно принесло результаты — нам к сожалению неизвестно, так как через несколько дней мы уже уехали.

Сообщение летчика подтверждают и рассказы зимовщиков полярной станции Перевальная. Таким образом, если серьезно заняться этими заготовками, то грибы и ягоды могут занять значительное место в питании полярников мыса Шмидта. А заготовка сена позволит держать молочный скот в течение круглого года.

При наличии почти всех видов полярного транспорта, которым располагают станции на мысе Шмидта, организовать заготовительную экспедицию в тундру не составит больших трудностей. Под руководством повара, грибы и ягоды могут на месте консервироваться во всех видах.

Таким образом, оленина, дичь, рыба, грибы и ягоды могут стать для мыса Шмидта объектами местного снабжения.

Вопрос о заготовке меховой одежды на мысе Шмидта можно считать уже решенным. Для этого нужно только разрешить фактории отпускать меховое сырье для станции. В Чукотской пошивочной артели в поселке Рыркарпий есть умелые работницы, которые смогут выполнять заказы на меховую одежду и постели.

* * *

На многих станциях при одногодичных зимовках бросалось в глаза то обстоятельство, что постройки и комнаты служебного характера содержались там относительно аккуратно, а жилые помещения и общего пользования — неряшливо.

Радист, механик, метеоролог и т. п. были заинтересованы в том, чтобы по возвращении со станции их работа получила хорошую оценку. Они считались и с мнением сменщика. Но почему-то грязная, ободранная комната, неуютная столовая с колченогими скамьями и столами, замусоренный двор,— это считалось «мелочью», с которой в продолжение одного года можно мириться.

Подсобное хозяйство станции обслуживается в лучшем случае 2-3 работниками, у которых едва хватает время на выполнение повседневных хозяйственных нужд. А привлечь коллектив к выполнению хозяйственных работ не всегда удавалось. Поэтому хозяйство таких станций непрерывно шло на износ.

Сейчас, с переходом к двухгодичным зимовкам, взгляд на полярную станцию, как на вокзал, дающий приют между двумя пароходами, постепенно изживается.

Хозяйство станций теперь непрерывно развивается и благодаря тому что случаи полной смены всех зимовщиков стали редким явлением, получается постепенная преемственность в работе. И если у уезжающих со станции к концу года замечается некоторая прохладца к делам станционного хозяйства, то остальные зимовщики, которым впереди предстоит еще год работы, быстро ликвидируют демобилизационные настроения.

Увеличение срока зимовки стало главным стимулом к поднятию и улучшению хозяйства станций. Полярник-двухгодичник приезжает на станцию уже с определенными хозяйственными настроениями, он хочет устроиться капитальнее, удобнее. Станция становится его «домом», и состояние этого «дома» во всех его уголках уже не безразлично для зимовщика.

Если руководство станции сумеет организовать и использовать эти хозяй-



Охота на гусей в Таймырском национальном округе. Летящих гусей приманивают помахиванием белой рукавицы. Гуси снижаются и тогда охотнику их легче бить

Фото Б. Кушина

ственные настроения коллектива, то и без специальных средств на станции можно сделать очень многое.

Приведу пример из нашей зимовки на мысе Шмидта в 1935—37 гг.

Осенью 1935 г. мы приняли станцию в очень неприглядном виде. Как только окончили выгрузку, сразу же принялись за подготовку станции к зиме и ее общее благоустройство.

Все дома были проконопачены, чердаки засыпаны торфом и шлаком, а двор покрылся дренированными дорожками. В дождливое время двор станции превращался в непролазное болото, поэтому последнее мероприятие было совершенно необходимым.

Следующей коллективной работой было оборудование складов и размещение зимовочных запасов. Наконец, в последнюю очередь занялись жилыми домами и собственными комнатами.

Ремонтных и отделочных материалов на станции почти не было, но несмотря на это, нам все же удалось буквально преобразить наши комнаты.

В некоторых комнатах были обнаружены такие «щели», в которые умещались ватные брюки. Наружные стены комнат мы обили войлоком, старыми одеялами и ватниками, а всю эту изоляцию плотно зашили фанерой от упаковочных ящиков. Отделка жилых комнат производилась самими жильцами. За качество и красоту отделки шло соревнование.

«Холодных» комнат на станции не стало. Неугасимые керосинки, неопрятные спальные мешки и прочие атрибуты мерзнущих лентяев исчезли из наших комнат. Оборудование комнат проходило между основным делом или по вечерам, так как весь день был занят устройством служебных помещений, монтажем оборудования и текущими работами по специальности. Этой же осенью были построены и оборудованы три павильона для научных работ, машинное отделение и собачник. Все это было сделано сверх плана, за счет мобилизации внутренних ресурсов.

При тщательном пересмотре всего хозяйства станции мы обнаружили в нем еще много недостатков. Столовая и красный уголок остались не переоборудованными. Правда, в столовой уже обедали не в полушубках, и стены там были побелены, но, в сравнении с жилыми комнатами, столовая проигрывала. Кухня также нуждалась в ремонте, в бане следовало переложить печь, во всех помещениях нехватало мебели.

На следующий год в штат станции с большим трудом удалось включить столяра и печника. Эти люди принесли станции очень много пользы. Мы считаем, что в штат каждой крупной станции необходимо включать эти специальности.

Каждый полярник ясно себе представляет, как много значит на Севере исправная печь. Наш печник содержал в идеальном порядке не только все печи станции и поселка, но делал выезды в Ванкарем и на мыс Биллингса, где также приводил в порядок печное хозяйство.

Столяр также оказался незаменимым человеком. Пользуясь случайными поделочными материалами, он изготовил мебель для столовой и красного уголка. Для хозяйственных нужд, научных работ, радио-механической части и экспедиций он сделал сотни разнообразных вещей. Под руководством столяра, на станции было выстроено и оборудовано несколько небольших, но капитальных сооружений. Эти постройки, произведенные без специальных затрат, принесли огромную экономию, исчисляемую десятками тысяч рублей.

Ремонтные работы на полярных станциях обычно проводятся бригадами строителей, работающих в течение навигационного периода. Работа эта всегда ведется в спешке и поэтому выполняется на «живую нитку».

Мы считаем, что было бы целесообразнее, например, на Чукотке иметь зимовочную строительную бригаду, которая на самолете или на собаках перебрасывалась бы с одной станции на другую, проводя текущий ремонт, изготовляя мебель и различные предметы, необходимые в хозяйстве и работе станции. Необходимый для работ строительный и поделочный материал должен иметься на каждой станции.

Большую экономию средств даст правильно организованное складское хозяйство станций. На мысе Шмидта, например, было достаточное количество различных складов и пустующих помещений, которые были приспособлены для хранения запасов. Благодаря соответствующему уходу, за два года не было случаев порчи продуктов и оборудования.

Приведенные примеры показывают, что на всех станциях имеются различные возможности улучшить свое хозяйство. Или используя природные богатства района, или внутристанционные ресурсы, можно организовать хозяйство полярной станции наиболее рационально.

Все эти мероприятия значительно сократят расходы по содержанию станций, улучшат культурно-бытовые условия зимовщиков и работу станций в целом.



М. КУЦЕВАЛОВ[1]

НА ОСТРОВЕ ЧЕТЫРЕХСТОЛБОВОМ

Медвежьи острова, будучи расположены неподалеку от материка, стали известны человечеству с давних пор. О существовании какой-то земли к северу от Колымы было известно еще в начале XVII века.

Более или менее точные описи этих островов относятся к 1763-70 гг. и принадлежат русским военным геодезистам Андрееву, Леонтьеву, Пушкареву и Лысову.

Андреев уже в 1763 г. отметил, что им были обнаружены на островах строения (разрушенные жилища). Это лишний раз подтверждает, что острова были давно известны жителям Сибири.

Шаг за шагом уточнялось описание Медвежьих островов. Спустя больше полвека, после первой описи их, группа Медвежьих островов в 1820—24 гг. пополнилась шестым островом — Четырехстолбовым.

На этом острове в 1933 г. была открыта полярная станция. С тех пор началось регулярное изучение прилегающего к нему района.

Группа Медвежьих островов состоит из шести отдельных островов, которые носят названия: Крестовый, Леонтьева, Андреева, Пушкарева, Лысова и Четырехстолбовой.

Самый большой из них остров Крестовый, — он имеет около 80 км. в окружности; самый маленький — остров Андреева, всего лишь около 1 км. в окружности.

Растительность всех островов чрезвычайно бедна и однородна — почти исключительно мхи. Из представителей животного мира распространены: белый песец, белый медведь и нерпа. На острове Крестовом обнаружены оленьи рога и в 1938 г. видели одинокого дикого оленя.

Из птиц — гнездятся здесь чайки и очень редко дикие утки разных пород. Зимой изредка встречаются белые куропатки.

В некоторые годы около островов бывает много мелкой рыбы — корюшки и наваги.

Местного населения на островах нет. Приезжавшие на полярную станцию чукчи были желанными, но редкими гостями.

Зимой чукчи из селения Крестового на мысе Крестовом приезжают на остров охотиться на песцов и медведей. Лов песца производится исключительно пастями.

Полярная станция расположена на острове Четырехстолбовом, который является самым восточным в группе Медвежьих островов; он получил свое название от возвышающихся на нем четырех каменных столбов (Кекуры).

Остров скалист. Длина его около 7, ширина около 2,5 км. Самая высокая часть острова достигает 104 м над уровнем моря, причем горизонт осно-

[1] Тов. Куцевалов работал гидрологом на полярной станции острова Четырехстолбового в 1937—1938 году.

ваний Кекуров приподнят над уровнем моря на 83 м.

Остров с моря виден за 40 км.

С 1933 по 1939 г. здесь собран большой материал по метеорологии, гидрологии и аэрологии, который дает возможность правильно судить о физических явлениях этого района.

В 1937—1938 г. на Четырехстолбовом научная работа была значительно расширена, по сравнению с предыдущими годами. Впервые за советское время там были проведены геодезические, топографические и гидрографические работы. За этот год было определено 3 астрономических пункта, с которыми была увязана геодезическая работа на всех шести островах.

Произведена топографическая (мензульная) съемка архипелага, причем почти все острова засняты площадной съемкой. В общем заснято около 200 км.

Произведен также промер подходов к Четырехстолбовому.

Очень большая работа за этот год была проделана по гидрологии и аэрологии. Например, проведены по сезонам гидрологические разрезы по трем основным направлениям: 1) остров Четырехстолбовой — мыс Большой Баранов; 2) остров Четырехстолбовой — мыс Крестовый, и 3) от острова к северу. Сделано 9 разрезов общей протяженностью около 610 км. На них взято 43 гидрологические станции, в том числе суточные и полусуточные.

Аэрологи за этот год выпустили 108 радиозондов, подняли 63 змея и ежедневно проводили шаропилотные наблюдения.

Весь этот материал там же на станции был подвергнут первичной обработке и по приезде принят Арктическим институтом и Гидрографическим управлением с оценкой «очень хорошо».

Эти работы внесли большие коррективы в существующие карты этого района. Они установили точное расстояние между островами и их удаленность от материка, также изменив существующее представление об этих расстояниях.

Один из островов (Леонтьевский) по новой съемке получил совершенно новые координаты. В результате более тщательной описи всплыли совершенно новые подробности и по-другому выглядят отдельные детали этих островов.

Уточнены схемы морских течений и ледовитости прилегающего к архипелагу района.

Кроме того, на нашей станции ежедневно по 4 раза проводились метеорологические наблюдения (по расписанию и программе второго разряда).

Радиостанция на Четырехстолбовом оборудована стандартным комплектом станций второго разряда. Она бесперебойно обслуживалась двумя радистами.

Плавсредства станции состояли из хорошего металлического катера (производства Рыбинской верфи), с мотором «Кельвин» в 36 лошадиных сил, а также морской шлюпки с подвесным мотором «Архимед».

От качества катера во многом зависит успех выполнения некоторых научных работ. Лучшего катера, чем был у нас на станции, даже желать не приходится. Он обладал хорошими мореходными качествами и был удобен для работы. Единственно чего ему нехватало — это парусинового тента и механической лебедки для подъема якоря.

Из зимнего транспорта у нас были две упряжки хороших собак. Но плохо было с кормовой базой для собак. Собачий корм приходится завозить или из бухты Провидения, или сухой корм из Владивостока. В 1937—38 г. нам приходилось этот корм доставать на Колыме, да и то с большим трудом, и возить его на тех же собаках за 130—150 км. Это создавало большие затруднения в работе. Доставлять моржовое мясо из бухты Провидения капитаны пароходов зачастую отказываются, ссылаясь на его зловоние. Но опыт показал, что хорошо закупоренные бочки с моржовым мясом свободно можно перевозить на пароходах. Поэтому мы считаем, что было бы целесообразно, чтобы Отдел планировки снабжения давал заблаговременно заявку на заготовку и укупорку нужного количества моржового мяса в бухту Провидения и оттуда оно бы перевозилось на пароходах.

К положительным особенностям нашей станции нужно прежде всего отнести ее удобное расположение: к ней могут подходить суда и их легко обслуживать во время рейсов.

Жилищные условия на станции хорошие. Имеется местная топливная база в виде плавника.

Условия слышимости на радиостанции также хорошие.

По своему географическому расположению остров Четырехстолбовой находится как раз на трассе Северного морского пути. Все пароходы, идущие как с востока на запад, так и с запада на восток, проходят в непосредственной близости от острова.

На острове есть хороший ледовый наблюдательный пункт, с большим радиусом обозрения. С него можно наблюдать за льдом в окружности, диаметром до 80 км. Данные этих наблюдений очень ценны для капитанов.

За время нашей зимовки, каждый капитан судна, направляющегося к островам или идущего своим рейсом мимо островов, запрашивал у нас ледовую сводку, для того чтобы выяснить, где лучше обойти острова — с севера или с юга.

Мною в 1938 г. была установлена граница расположения кромки льда в районе Медвежьих островов. На ее основании я заключил, что пароходам, идущим на запад, удобнее, экономичнее и даже безопаснее будет придерживаться берега до мыса Летяйкипа или же до мыса Баранова и только оттуда ложиться курсом на Четырехстолбовой. Эти наблюдения и свои соображения я сообщил начальнику Морских операций и просил его подкрепить мои наблюдения самолетной разведкой. Полученный ответ подтвердил мои наблюдения, и в операциях они были учтены.

Шхуна «Ост», идущая с запада, видимо не знала об этом. Она не пошла этим путем и попала в тяжелые льды, так как кромка все лето стояла в 15—30 км. к востоку от меридиана Четырехстолбового.

Таким образом, только выполнять программу, не делая из полученного материала никаких выводов — этого еще мало. Всем сотрудникам станций необходимо стремиться максимально обслуживать пароходы, помогать им отыскивать наиболее выгодные пути, чтобы ни один пароход не оставался на зимовку.

Очень часто пароходы запрашивали радиопеленги. Для данного района это крайне необходимо, так как туманы здесь — довольно частое явление. Частые туманы, а также наличие сгонных и нагонных течений, достигающих иногда большой скорости, делают непригодным для пароходов путь с юга от Медвежьих островов, а также проход между ними. Между островами имеются и подводные косы, выходящие далеко в море.

На острове Четырехстолбовом необходимо, кроме электромаяка, поставить еще и радиомаяк, что значительно облегчит навигацию в районе Медвежьих островов.



А. СИВАКОВ

ПЕРЕПИСКА С СЕДОВЦАМИ

Ледокольный пароход «Георгий Седов» уже второй год дрейфует в полярном бассейне. Большой интерес представляет его научная работа. Через каждые 4 часа на материк с «Седова» поступают метеосводки. Пятнадцать героев-седовцев несут на Севере Сталинскую вахту,— ведут научную работу в совершенно неисследованном районе. Через каждые 15—20 миль проводятся магнитные и гравитационные наблюдения, берутся гидрологические станции, через каждые 10 дней ведутся наблюдения за жизнью льда, проводятся измерения глубин, наблюдения за течениями, сбор образцов грунта и т. д.

Дружная семья седовцев много раз вступала в поединок со стихией, с разбушевавшимися вокруг корабля льдами, снежной пургой. В такие дни вся страна внимательно следила за сообщениями с дрейфующего ледокола... Но опасность миновала, аврал заканчивался и на корабле снова начиналась будничная жизнь.

Снайпер эфира (так прозвали Александра Александровича Полянского, старшего радиста ледокола «Седов») ежедневно передает и принимает с Большой Земли по несколько тысяч слов.

Седовцы не одиноки. Они окружены сталинской заботой всего советского народа. С седовцами регулярно переписываются их родственники, друзья, полярники, пионеры, школьники, партийные, советские, комсомольские и профсоюзные организации. В годовщину дрейфа седовцы получили приветствия от товарища Сталина и товарища Молотова.

☆ ☆ ☆

Герой Советского Союза Иван Дмитриевич Папанин в феврале этого года послал на ледокольный пароход «Седов» следующую радиограмму:

> «С большим вниманием, вместе со всей страной, повседневно слежу за Вашим историческим дрейфом. Вы, советские люди, дадите мировой науке больше, чем дал Нансен во время дрейфа на «Фраме». В этом великое историческое значение Вашего дрейфа. Горжусь, что работа нашей четверки закрепляется и расширяется прекрасной работой седовцев, которые прославят свою родину новой замечательной победой... Ознакомился с вашей телеграммой от 13-го февраля. Чувствую, что седовцы готовы выполнить любое задание партии и правительства. Как полярник, как ваш друг, хочу поставить перед вами задачу — довести исторический дрейф силами вашего коллектива до конца, с непоколебимостью и твердостью подлинных большевиков. Дорогие браточки, знайте, что за Вашей

работой, за Вашим дрейфом следит весь советский народ, наше правительство, лично товарищи Сталин и Молотов.

Крепко всех обнимаю. Папанин».

Радиограмма Папанина совпала с теми днями, когда по всей стране развернулось предсъездовское социалистическое соревнование, когда страна готовилась к открытию XVIII съезда партии. Каждый стремился придти к этому дню с новыми победами, с новыми завоеваниями. Седовцы, в ознаменование XVIII съезда партии послали в Москву, в Кремль товарищам Сталину и Молотову телеграмму, в которой просили разрешения остаться на ледоколе всему экипажу до конца дрейфа. Они писали:

«Мы решили, что нашим лучшим подарком к знаменательному съезду будет наша работа без смены на ледокольном пароходе «Георгий Седов» до выхода его из льдов Арктики».

Сколько торжества и радости было на корабле, когда радист Полянский зачитал полученную из Москвы радиограмму:

«Правительство удовлетворило ходатайство об оставлении всего состава экспедиции на борту «Седова» до окончания ледового дрейфа».

Радиоволны постоянно приносят седовцам теплые, ласковые слова, поздравления. Им шлет поздравление V районная партийная конференция Смольнинского района города Ленинграда, колхозное казачество социалистического Дона и многие другие. Колхозники Дона в своем приветствии писали:

«Ваша самоотверженная, настойчивая борьба с трудностями вдохновляет нас на новые трудовые подвиги во славу любимой отчизны... Передаем вам пламенный привет, желаем успеха в вашей трудной, но почетной работе. От души желаем успешного завершения дрейфа».

Жена парторга ледокольного парохода «Седов» радировала своему мужу, т. Трофимову:

«Я с радостью встретила телеграмму отважных седовцев т. Сталину и т. Молотову о том, что в честь 18-го съезда партии седовцы берут на себя обязательство работать без смены на дрейфующем корабле. Сейчас, когда на корабле в самом разгаре научная работа, я особенно горда за своего мужа и его спутников, которые личные интересы отдали на службу родине, науке.

Желание видеться со своим другом уступает сознанию ответственности за исключительно ценную работу отважных зимовщиков на благо нашей дорогой матери-родине».

Главсевморпуть поддерживает постоянную связь с экипажем «Седова». Политуправление Главсевморпути часто запрашивает седовцев о том, на какую тему они хотели бы послушать по радио лекцию по истории партии, международному положению, какой бы хотели послушать концерт и т. д.

По поручению экипажа, капитан Бадигин и парторг Трофимов присылают свои заявки.

* * *

...Перед микрофоном делегаты XVIII съезда партии. Они рассказывают героическому экипажу о работе съезда, его решениях, о руководителях партии и правительства, о великом Сталине.

В тот же день с «Седова» было получено сообщение:

«Передачу слышали прекрасно. Сердечно благодарим выступавших делегатов исторического съезда Ленина — Сталина».

Тексты докладов товарища Сталина и товарища Молотова на съезде были переданы экипажу в марте. 15 героев-полярников приступили к серьезному изучению материалов съезда. С ледокола сообщают, что по просьбе экипажа, там два раза в шестидневку проводится изучение материалов XVIII съезда. Кроме



Ледокольный пароход «Седов» во льдах

того, три раза в шестидневку проводятся занятия общеобразовательного кружка. Седовцы находятся в курсе всех событий в стране и за рубежом, они ежедневно получают радиобюллетень Политуправления Главсевморпути, регулярно слушают последние известия.

На запрос, как они проводят свой досуг,— седовцы ответили:

«В большом ходу коньки, лыжи, шахматы, биллиард. По желанию членов экипажа иногда демонстрируем кинокартины. Все мы исключительно много читаем. Сейчас готовимся к стрелковым соревнованиям».

Политуправление Главсевморпути получает от экипажа «Седова» запросы на самые различные темы. Например, они просят выяснить возможность доставки им новой художественной и политической литературы; узнать о состоянии здоровья, работе и отдыхе членов семей; оказать помощь матери повара Мегера получить зубной протез; разъяснить, можно ли перевести кандидата партии Недзвецкого в члены ВКП(б), так как он уже восемь лет пребывает в кандидатах, и т. п.

Ни один запрос, ни одна просьба, не остаются без ответа. Политуправление Главсевморпути обратилось к партийным, советским и другим организациям различных городов и областей Советского Союза, с просьбой оказать практическую помощь членам семей седовцев.

Помня указание товарища Сталина о чутком и бережном отношении к живому человеку, наши партийные и советские органы как к самим седовцам, так и к их семьям проявляют большое внимание.

Могилевский и Одесский Горкомы партии, Калининский Областной Комитет партии в своих письмах сообщили в Главсевморпуть, что члены семей седовцев окружены вниманием, им оказана помощь. Семьям капитана Бадигина, кочегара Гетман, повара Мегер — улучшены жилищные условия, они переселены в новые благоустроенные квартиры. Семье Недзвецкого отпущены лесоматериалы и гвозди для ремонта сарая.

Такие же ответы получены и от других организаций.

На ледокол «Седов» отправлено 15 индивидуальных телеграмм. В них подробная информация о семьях.

Радисту Бекасову сообщили:

«Передаем информацию о вашей семье. 12 апреля вашу семью посетил начальник Ленинградского Политотдела Севморпути т. Дроздов. Оба ваши брата: Михаил Михайлович и Андрей Михайлович, их жены и дети — здоровы, чувствуют себя хорошо. Ваши близкие очень интересуются дрейфом. Андрей Михайлович горит желанием поступить на один из ледоколов, хочет последовать вашему примеру. Михаил Михайлович, по вашей просьбе, виделся недавно с вашим товарищем Лешей, студентом Экономического Института. Он был в командировке, поэтому прервал с вами переписку. Сейчас обещает писать чаще».

Боцману Буторину:

«В семье все здоровы, бодры. Прокофий Федорович очень благодарит вас за денежный перевод. Старик тронут той заботой, которую оказывают ему и всей семье местные организации. Ваша сестра по-прежнему учится и отметки получает хорошие. Она следит за вашим дрейфом и восхищается вашими успехами. Прокофий Федорович передает вам искренний отцовский привет».

Механику Алферову:

«Местные организации предоставляют вашей супруге путевку на курорт. Просим дать согласие на выезд. Ваша мамаша живет вместе с невесткой. Екатерина Евгеньевна принимает активное участие в общественной работе»...

Гидрографу Буйницкому:

«Читинский Горком партии установил постоянную связь с вашей семьей. Ваша мать, Ксения Васильевна, здорова, проживает в своем доме. Материально она обеспечена хорошо. Регулярно получает от Главсевморпути по 200 рублей и пенсию за мужа. Ваш брат уже в Ленинграде в высшем учебном заведении, сестра учится в городе Чите, в Медтехникуме...»

Машинисту Шарыпову:

«В семье все здоровы. Сергей успешно работает на фабрике, ведет активную общественную работу. Ирина Христофоровна 8 марта премирована путевкой на курорт. 19 марта выехала в Кисловодск. Николай хорошо учится на курсах радистов. Виктор учится в седьмом классе и имеет хорошие отметки, Михаил — в пятом и имеет посредственные отметки. Желателен ваш вызов Михаила на соревнование в целях улучшения его учебы».

Такие же подробные сообщения получили все 15 членов экипажа.

Жены и дети, отцы и матери, братья и сестры сообщают своим родным, смелым полярникам, о своей работе, учебе, отдыхе, семейных новостях, радостях. Парторгу Трофимову было сообщено, что его жена Екатерина Петровна делает из газет вырезки о дрейфе и готовит к приезду мужа художественно оформленный альбом вырезок.

Радисту Полянскому передали, что дочь Зоя (в предыдущей переписке ему сообщалось, что она больна) выздоравливает, температура нормальная. Сын Виктор попрежнему такой же бойкий мальчик. Он регулярно отмечает на карте флажком ход дрейфа его папы. Витя теперь «консультант» среди своих товарищей по дрейфу «Седова».

На полученные телеграммы седовцы ответили также тепло и радостно. Вот несколько выдержек из их ответов.

Гетман пишет:

— «Благодарю за присланную радиограмму, за заботу, которую оказали моей семье. Прошу передать мою благодарность Обкому партии города Калинина».

Ефремов отвечает:

— «Горячо благодарю за заботу о матери. Прошу передать благодарность секретарю Новочеркасского Горкома партии т. Данилюк».

Ответ капитана Бадигина:

— «Благодарю за внимание к семье. На «Седове» все благополучно. Все прекрасно себя чувствуют. Очень желательно повторять подобную информацию о семьях».

Но связь с седовцами не ограничивается только радиограммами. Накануне 1 мая в Москву съехались все члены семей седовцев. В этот день они сами лично говорили по радио со своими мужьями, сыновьями, братьями. Полярники ледокола «Седов», находясь в Ледовитом океане, хорошо слышали знакомые, волнующие голоса своих родных.

О теплой встрече родных седовцев в Москве рассказывает в своем письме мать машиниста «Седова» — Николая Шарыпова:

«Дорогой сынок Коленька! Покидая Москву, мы с отцом хотим поделиться с тобой о том, какой заботой и вниманием нас окружили в родной столице.

Коля, мы побывали в Музее Ленина, осмотрели загородные дворцы, были на торжественном вечере, где тов. Ширшов и другие рассказали о Вас и подняли тост за здоровье пятнадцати друзей.

1 мая, вместе со всеми трудящимися Москвы, мы прошли со знаменами в колонне работников Севморпути мимо мавзолея Ленина. Там стоял и приветствовал народ товарищ Сталин, руководители партии и правительства.

Коля, учись и работай — вам дорога везде открыта. Мы всюду видим огромные достижения нашей великой страны. Еще раз говорю тебе: работай, как учит родной товарищ Сталин!

Коля, мы уверены, что ваш дрейф, за которым следит вся страна, окончится благополучно, вы справитесь со всеми заданиями, поставленными перед вами, и оправдаете доверие, которое оказывают вам партия и правительство.

Будь мужественным и стойким! Мы обещаем, вернувшись в Архангельск, работать так же, как ты. Я состою в совете жен, меня считают хорошей активисткой.

Папа и я целуем тебя и твоих товарищей.

Ирина Шарыпова».

* * *

В конце июня, Политуправлением Главсевморпути была организована радиопередача, посвященая началу арктической навигации и героическому экипажу «Георгия Седова»

Выступая по радио, т. Ширшов говорил:

«Примером для всех полярников должны служить славные дела героического экипажа «Георгий Седов». Несмотря на все трудности ледового плена, моряки «Седова» упорно и настойчиво ведут замечательную научную работу. В последние дни они проделали сверх того большую работу по ремонту судна. Седовцы закрепили руль парохода и добились того, что судну возвращена частичная управляемость. «Седов» сможет следовать за ледоколом по разреженному льду и чистой воде без буксира...»

Руководство Главсевморпути оценило эту работу седовцев. Специальным приказом по Главсевморпути всему экипажу объявлена благодарность, а работникам, непосредственно участвовавшим в судоремонте, назначены денежные премии.

Советские ледоколы ушли в арктическую навигацию 1939 года. К открытию навигации, от седовцев ко всем полярникам была получена приветственная телеграмма:

«Дорогие товарищи!

Советские полярники, после усиленной подготовки, открывают навигацию по великому Северному морскому пути. Пришло время показать стране, партии, правительству, товарищам Сталину и Молотову, как могут работать советские полярники, окруженные заботой и вниманием всего народа.

Грузовые и пассажирские суда должны точно по графику начать и кончить навигацию!

Не работа «на авось» и «на как-нибудь», а нормальное коммерческое плавание должно лечь в основу всей работы Арктического флота!

Каждый полярник будет бороться за выполнение указаний великого Сталина, за реализацию решений исторического 18-го съезда партии о превращении Северного Морского пути в нормально действующую водную магистраль.

Товарищи моряки, ученые, летчики, работники полярных станций, в сегодняшний торжественный день — день открытия Арктической навигации,— мы шлем вам горячий привет. Желаем вам отличной работы, блестящего завершения текущей навигации. Еще раз призываем вас проверить каждую мелочь, каждую деталь, усилить бдительность, еще шире развернуть социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской пятилетки, по-большевистски, стойко бороться за выполнение плана.

Мы со своей стороны обязуемся полностью обеспечить вас метеосводками во время навигации, не сокращая объема научных работ. Мы сделаем все необходимое для сохранности судна «Георгий Седов».

Итак, товарищи, счастливого плавания.

По поручению экипажа «Георгий Седов» — капитан Бадигин
парторг Трофимов».

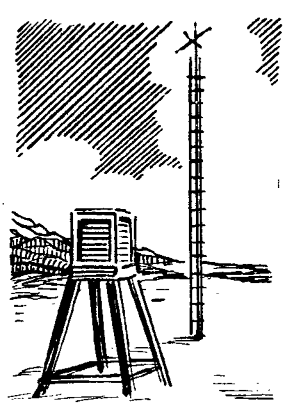
☆ ☆ ☆

Тревожные, опасные дни для экипажа «Седов» уже остались позади. Есть все основания предполагать, что дрейф закончится благополучно, закончится победой 15 смелых и мужественных советских полярников.

Эта победа ими будет одержана потому, что они не одиноки, с ними весь народ. В одной из радиограмм седовцы писали товарищу Сталину:

«Ваше имя, товарищ Сталин, является для нас той путеводной звездой, которая приведет нас на родину победителями».

У большевиков слово не расходится с делом. Недалек тот день, когда мы будем свидетелями, что слова седовцев сбудутся.





Очерки и рассказы

А. ХАЗАНОВИЧ

СРЕДИ НГАНАСАН[1]

(Опыт работы «Красного Чума» на Таймырском полуострове)

ОТ РЕДАКЦИИ:

Крайний Север до Великой Октябрьской социалистической революции был малолюдной полярной пустыней. Темными, забитыми, запуганными, лишенными всяких прав держал царизм народы Севера на протяжении нескольких столетий. Невероятным угнетением и жесточайшей эксплоатацией эвенки, ханты, ненцы, чукчи и другие малочисленные коренные обитатели северной окраины были доведены царизмом и буржуазией до полного обнищания, дикости и вымирания.

Кочевые чукчи, одулы, нганасаны, лесные ненцы и другие народы Севера были сплошь безграмотными.

Советская власть, коммунистическая партия под руководством ее гениальных вождей Ленина и Сталина, вывела трудящиеся массы Севера, находившиеся во власти суеверий и верований, из тягчайшей нищеты и дикости на светлую дорогу культурной и зажиточной жизни.

За годы сталинских пятилеток на Крайнем Севере создана крупнейшая в мире апатитовая промышленность, золотая, рыбоконсервная. Организованы самые северные нефтяные промыслы (Ухта) и каменноугольные рудники (Воркута, Норильск, Сангархай, Зырянка и другие), построено до 30 лесопильных заводов, строятся крупнейшие медно-никелевые и другие металлургические комбинаты. Освоен Северный морской путь, являющийся основой для быстрого хозяйственного и культурного подъема народов Севера.

Более 72% хозяйств Крайнего Севера объединились в артели и товарищества.

Посевная площадь возросла против 1913 г. почти в 7 раз; земледелие продвинулось далеко в Заполярье.

Неслыханно выросла сеть культурных учреждений. Количество школ достигло 2390.

[1] Отрывок из выпускаемой автором книжки.

Среди эскимосов, саами (лопарей) и других отдельных народов Севера почти полностью ликвидирована неграмотность. Построено свыше 300 больниц, 24 поликлиники и более 500 фельдшерских и фельдшерско-акушерских пунктов.

Подведена новая социальная и материально-техническая база под хозяйство народов Севера. Осуществляется переход кочевого населения на оседлость. Вместо чумов строятся благоустроенные дома с соответствующей меблировкой.

Однако не у всех народов Севера процесс развития и приобщения к социалистической культуре совершается равномерно.

В очерке т. Хазанович, проработавшей на Таймыре около 3 лет, обрисованы национально-бытовые особенности одной из самых отсталых и малочисленных народностей Севера (около 700 чел.) — нганасанов, кочующих в отдаленной Хатангской и Авамской тундре Таймырского национального округа. В очерке показаны те трудные и сложные условия, в которых протекает культурное строительство в отдаленных уголках Крайнего Севера среди наиболее отсталых народов. Чтобы добиться успеха в привитии элементарных гигиенических навыков нганасанам или привлечь их в школу, нужно проявить максимум терпения, усилий, умения подойти к населению, выдержки, настойчивости и знания этнографии данной народности.

Очерк показывает какую упорную последовательную работу проводят люди нашей страны, оказывая братскую помощь отсталым народам, вовлекая их в общее русло социалистического строительства и поднимая их в экономическом, политическом и культурном отношении до уровня других народов Советского Союза.

«Еще X съезд нашей партии отметил, что «уничтожение фактического национального неравенства есть длительный процесс, требующий упорной и настойчивой борьбы со всеми пережитками национального гнета и колониального рабства». Но преодолеть его нужно обязательно. И преодолеть его можно лишь путем действительной и длительной помощи русского пролетариата отсталым народам Союза в деле их хозяйственного и культурного преуспеяния»[1].

★ ★ ★



Весна очень быстро наступала на арктическую тундру. Хотя пурги с крепкими морозами и снежными вихрями часто посещали нас, все же надо было торопиться с кочеванием, чтобы добраться к реке Большая Балахня до разлива тундровых речек.

Там пройдет отел оленей и, пока телята окрепнут, народ будет ловить рыбу, бить диких уток и гусей, в изобилии появляющихся здесь в первых числах июня.

За 25 дней мы сделали 12 аргишей (переездов), переменили 12 стойбищ.

Полярный день сильно дезориентирует людей, — для нас понятия «день» и

[1] *И. Сталин.* «Марксизм и национально-колониальный вопрос». Партиздат, ЦК ВКП(б), 1937 г. стр. 107.

«ночь» перестали существовать, так как спать ложились, сраженные усталостью, сразу же после еды. Спали 4—5 часов, потом снова поднимались, собирали имущество и отправлялись в путь. Шли пока олени не отказывались тянуть санки по разжиженному снегу.

В дни отдыха для оленей, или во время пурги, когда нельзя было высунуться из чума, мне иногда удавалось не только провести беседу, но и занятия. Ученик у меня был пока только один.

Несмотря на собрания, на ежедневные индивидуальные беседы с каждым жителем стойбища, я не могла завербовать учащихся. Васепте категорически заявлял:

«Я старший в стойбище начальник, я буду учиться. Еще будет учиться Хыты Купчик. Молодые не будут учиться,— у нганасан такая вера».

Всего в стойбище было 17 взрослых и 6 ребят. Если бы у нганасан не было этих предрассудков, можно было провести большую работу в школе грамоты. А при этих условиях я вынуждена была заниматься с одним Асянду Васепте. Второй ученик — Хыты все лето болел и после первого урока прекратил учебу.

Заставить Васепте заниматься тоже приходилось с большим трудом. С утра в свободный день я начинала его уговаривать. Но он то отговаривался работой по хозяйству, то необходимостью идти промышлять куропаток. Тогда я брала свою мелкокалиберную винтовку или «малопульку»,— как он ее называл,— шла на капаницу, где кормились олени и там охотилась на куропаток.

Моя успешная охота приводила жителей стойбища в изумление. Это поднимало мой авторитет не только среди женщин, но и среди мужчин.

Когда на санку ложилась большая груда пушистых куропаток,— Васепте приходилось сдаваться. Я приносила в чум мыло, полотенце, поливала ему на руки и после того, как он тщательно помоется, мы начинали занятия.

Хотя Васепте многое понимал по-русски и говорил довольно правильно, но все же по русскому букварю нам заниматься было трудно. Слово «дом» в букваре приводило Васепте в негодование:

— Пошто надо трудную говорку писать — «дом», пускай будет чум.

Пришлось применяться к местным условиям. Мы начали изучать алфавит не по порядку и даже многие буквы брали с конца. Из слова «чум» легко образуется другое слово — «ум». Когда я прибавила «а», можно было уже составить третье слово «мама». Новая буква «к» дала чрезвычайно знакомое слово «мука́», а познакомившись с буквой «л», Васепте смог прочесть «кулак» и «палка». Когда я во время одного урока продиктовала ему слово «пуля» — Васепте от восторга рассмеялся. Он несколько раз прочитал написанное им самим слово «пуля», которое так знакомо ему в практической жизни. Он весело смеялся и с гордостью рассказывал окружающим о своем успехе.

Важно было начать с такого слова, которое было знакомо, а затем «привязывать» к нему все новые и новые буквы. Сильное впечатление производили продиктованные слоги, из которых потом сам обучающийся прочитывает свое имя или фамилию.

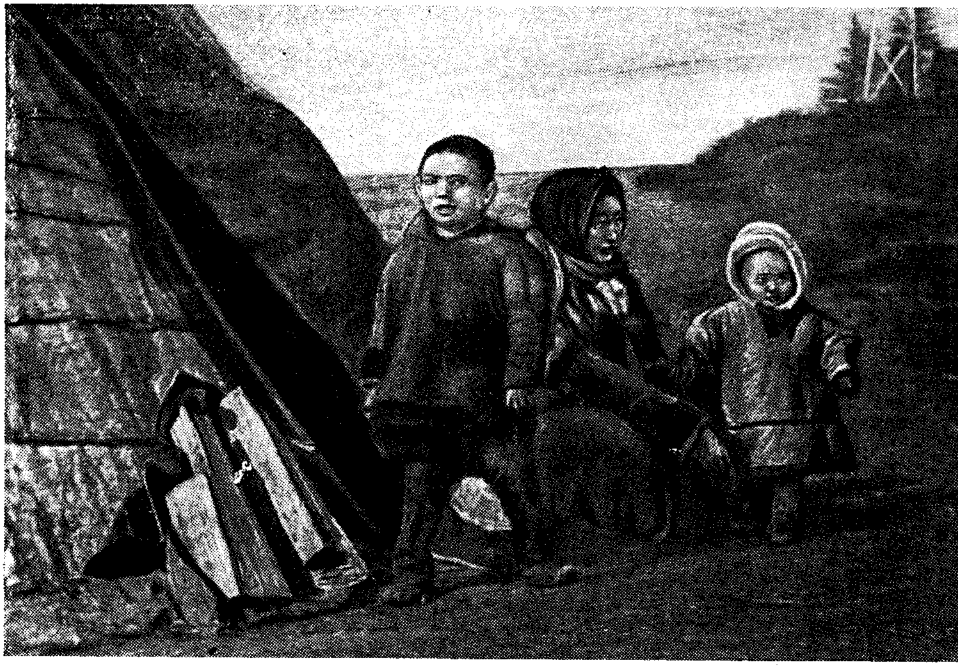
Однако кочевая жизнь не благоприятствовала занятиям.

Весна разрушила ледяные мосты через реки, снег растаял, и через несколько дней стало совсем тепло. 18 июня уже появились первые цветы.

Мы остановились на высоком берегу Б. Балахни. Лучший рыболов нашего стойбища — Васепте с самого раннего утра уезжал в ветке на реку ловить рыбу. Остальные мужчины уезжали на озера за гусями, утками и яйцами. На стойбище оставались женщины и дети.

Вначале дети бросались врассыпную при моем появлении или прятались за спины родителей. Надо было как-то завоевать их симпатию.

Однажды я взяла футбольный мячик, поиграла им сама, а потом подбросила ребятам и ушла. Ребята не решались подойти к мячику в моем присутствии. Как только я скрылась в чуме, они потихоньку начали катать мяч, бросать его во все стороны. Их восторженные визги сигнализировали мне, что игра им



Ненецкая семья у чума (Таймырский национальный округ)

поправилась. С тех пор отношения были налажены.

На ночь я прятала мячик, а как только ребята просыпались, они открывали полог моего чума и кричали:

— Амалина, мячика таду (мячик дай)!

Я бегала с ними, играла в мячик, а потом брала цветные карандаши и бумагу, садилась у них в чуме и, к большому удивлению ребят и взрослых, выводила на бумаге все имущество чума. Рисунки выходили неуклюжие, но все же походили на котел, ведро, люльку ножик, санку и т. д. Сами ребята не решались рисовать, хотя я и подарила тетрадь и карандаши одиннадцатилетнему Муахусу.

Этот мальчик заслуживал большого уважения. Он был сирота. В семье он был равноправным работником со старшими братом и сестрой. С утра он уезжал на санке пасти оленей и из старого, допотопного ружья охотился на дичь, часто привозя по 3—4 гуся или утки. Домой он возвращался поздно вечером.

Я часто пыталась с ним заговорить, угощала хлебом, конфектами, но пугливый, как дикий зверек, он залезал с головой в свою меховую рубаху и так сидел до тех пор, пока я не уходила из их чума.

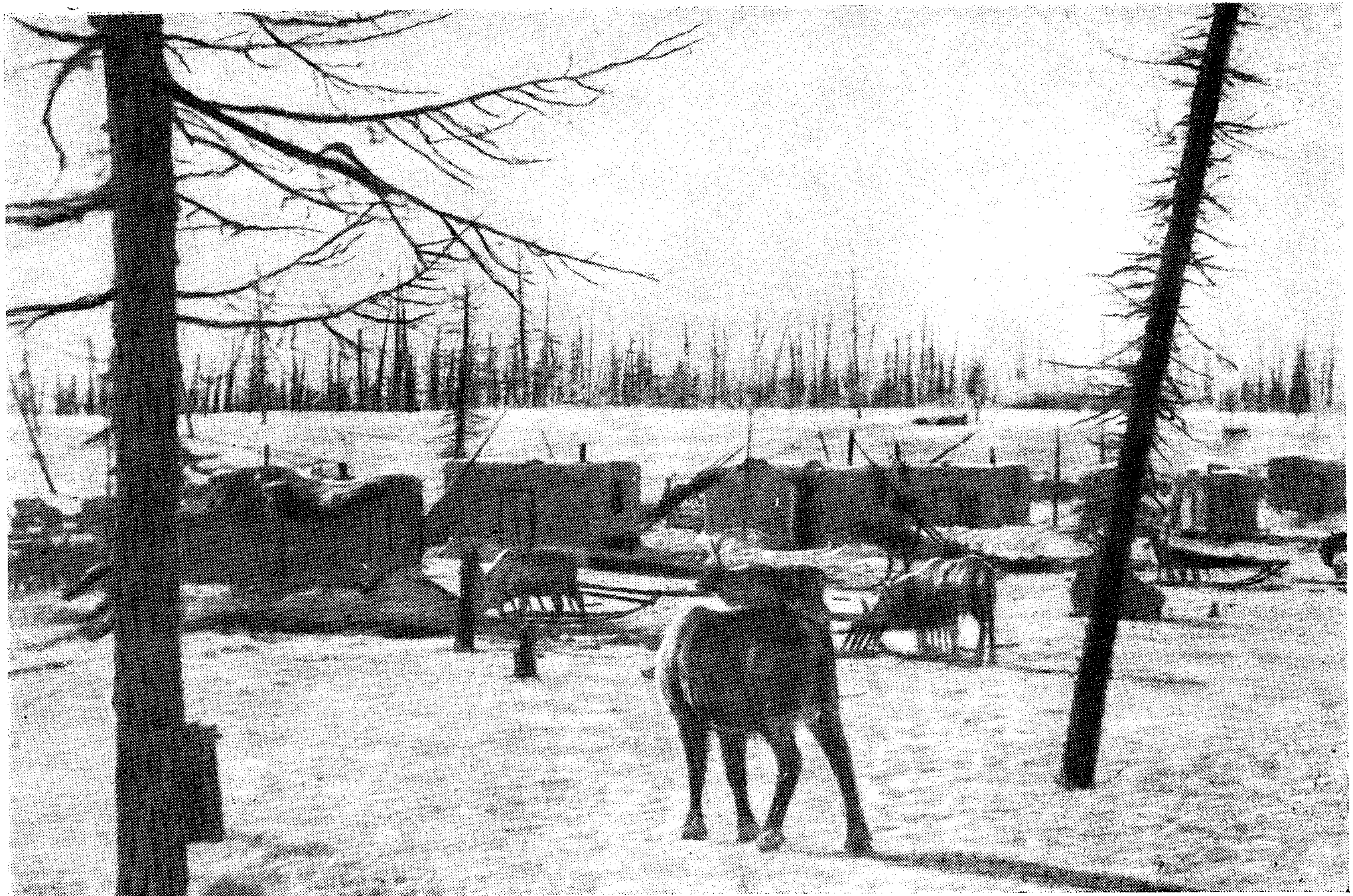
Необычайный случай сломил его застенчивость.

Обычно, как только кончался аргиш и начинали устанавливать чумы, мужчины, не принимающие участие в оборудовании стойбища, приходили ко мне с жалобами то на резь в глазах от яркого солнца, то на разрезанные пальцы или гнойный нарыв. Васепте систематически лечился от кашля и часто пил порошки от головной боли.

Разложив лекарство прямо на одной из санок я открывала «амбулаторию». Однажды Хыты принес ко мне трехлетнего Ляму, у которого появилась короста на голове. От грязи и вшей голова сильно чесалась, а расцарапанная короста гноилась и болела.

— Шибко у Ляму голова болит, нынче ночь плохо спал, все плакал,— обратился ко мне Хыты держа мальчонку на руках.

Длинные, всклокоченные от грязи волосы мешали лечению. Я сказала, что надо обязательно обстричь волосы. Долго происходило совещание, но мне все



Станок нартяных чумов

же удалось сломить их веру в то, что после стрижки мальчик ослепнет.

Получив квалификацию «парикмахера» еще во время работы с саха, я уверенно взяла машинку в руки и осторожно сняла все волосы с головки Ляму. Затем промыла ее борной, намазала мазью и наложила сверкающий белизной бинт. В зеркале, которое я поднесла к Ляму, отразилась хорошенькая головка, увенчанная красивой повязкой. Все окружающие высказывали комплименты по адресу Ляму.

Поодаль от нас, с нескрываемым интересом следил за происходящим Муахус. Я предложила и его подстричь. Узнав, что речь идет о нем, он забился между санок и не хотел выходить. Но уговоры брата Яни и Васепте, наконец, взяли верх и он подошел к нам. Я дала ему печенье и конфекту, ласково потрепала длинные грязнущие волосы и на его родном языке сказала:

— Нонхо! Надо няга! (Плохо, надо хорошо).

Успокоенный, он не успел оглянуться, как я начала стричь. После стрижки на голове открылись кровавые ранки. Ведь в течение 11 лет ему ни разу не помыли голову.

И Муахусу я промыла голову борной, смазала ранки вазелином и больше для красоты, чем по необходимости, завязала голову бинтом. Через три дня Муахус сам пришел ко мне, снял бинт с головы и заявил:

— Няга! Четомо няга! (хорошо! очень хорошо!).

Это и послужило нашему сближению. В свободное от работы время или в плохую погоду мы с ним часто играли в шашки. На всех беседах он всегда присутствовал молчаливым слушателем. Но никакие убеждения не могли заставить его учиться.

Не хотели учиться также ни девушки, ни женщины. Первое время общение с женщинами было только молча. Я приходила в чум Васепте, где собирались днем все женщины и расшивали цветным мехом верхние меховые одежды, приносила с собой журнал и начинала показывать им картинки.

Самая боевая из всех — Матире Купчик делала комментарии к снимкам, а я внимательно прислушивалась, записывая нганасанские слова. Когда приходили мужчины, я спрашивала значение записанных слов, составляла из них фразы и, показывая этот журнал вторично, уже давала короткие замечания. Это мне помогало выяснить, что им больше всего нравится.

Снимки детей в яслях, в детском саду, за учебой, на прогулках они рассматривали по много раз. Эта тема для бесед была неиссякаемая и им не надоедала. При помощи тех же снимков, дополняя их жестами и отрывочными фразами, я рассказывала им, как надо ухаживать за детьми, мыть их, шить платья, белье, рассказывала, как учатся и живут в школах-интернатах, в детских яслях и садах.

Не умея шить, я все же выкроила для маленького Ляму штанишки и рубашку. Распарывая и снова сшивая, смастерила ему костюмчик. Затем помыла теплой водой ему голову, ручки, тельце и надела на него байковый костюмчик. Я сама не узнала моего маленького черномазого любимца — так он переменился. Сияющее беленькое личико, чистый костюмчик сразу изменили его облик. На «смотр» сбежались все взрослые и дети. Я подносила каждому из зрителей зеркало и смеясь говорила:

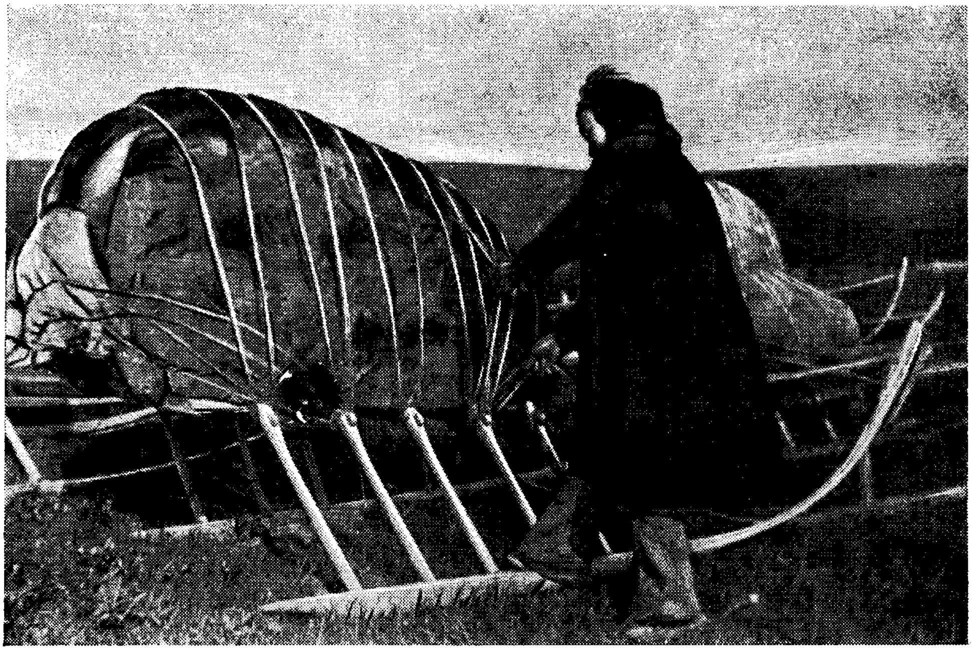
— Нонхо, четомо хенка (Плохо, очень черная).

Постепенно я добилась того, что и взрослые и дети стали каждое утро умываться.

* * *

Дойдя до Большой Балахни, мы оставили в тундре зимние санки, часть вещей не нужных на лето и мой балок (чум на нартах). Я сшила себе из тика прямоугольную палатку. Внутри стоял маленький столик, накрытый чистой клеенкой, вдоль стенки лежала оленья шкура, а на ней спальный меховой мешок, подушка и шерстяное одеяло.

Я установила правило, что ко мне в палатку можно входить только чистым. Около входа всегда стоял тазик и висело полотенце. Ребятам, особенно девочкам, так нравился процесс мытья и



Упаковка зимней одежды на лето (Таймырский национальный округ)

свое чистое изображение в зеркале, что они без всякой нужды забегали помыться в тазике, взглянуть на себя в зеркало и, видя, что я занята или дневником, или подбором картинок к беседе, убегали.

С большим трудом прививалось мытье посуды. Я раздала всем хозяйкам полотенца для посуды и тряпочки для вытирания столиков. Но чистые полотенца они сложили в ящики для посуды, а цветные тряпочки разорвали на украшения к парке. Тогда я повела другую политику. Как только начинал клубиться дым в чуме и готовился чай я приходила к хозяйке, садилась на ее половину, ставила столик, соскабливала ножом грязь, смывала чистой водой, протирая тряпочкой. Затем вынимала грязные чашки, мыла их, вытирала и чистые ставила на стол. Нганасаны очень спокойный народ. Они не любят окриков, сердитых внушений, поэтому всю работу я проделывала, напевая песенку, и, весело причмокивая, расхваливала чистые вещи. Это смешило хозяев и они не обижались. Постепенно они и сами стали делать эту работу. В результате упорного терпеливого внушения не было случая, чтобы на стол ставились грязные чашки.

* * *

Успех в работе завоевывался микроскопическими долями. Я понимала, что сразу всего не перестроишь, но все же, хотелось сделать как можно больше, особенно в области обучения грамоте Васепте. Мне хотелось, чтобы к концу летнего кочевания он был уже немного грамотным. Но с ним приходилось сильно «воевать». Занятый с утра до ночи на рыбной ловле, он приходил в чум усталый, начинал жаловаться на боль в руках, или находил себе работу по хозяйству, отказываясь заниматься. Часами я уговаривала его, приносила в чум тетради, разрезную азбуку, начинала ему снова и снова рассказывать о значении грамоты, но иногда все мои старания пропадали даром. Он решительно отказывался заниматься.

— Вот дикого оленя станем промышлять, брюхо будет сыто — тогда учиться буду.

Действительно, живя на Балахне, промышляя рыбу и уток, мы были сыты только несколько дней. Вода в реке начала спадать, а с ней ушла и рыба. Утки и гусыни сели на яйца, а гусаки и селезни отлетели на север на линьку. После целого дня охоты муж-

чины приносили одну-двух уток. В начале июня я не отходя от стойбища, прямо на реке, стреляла уток, а теперь и на оленях было трудно их найти.

Никакие уговоры не действовали на Васепте, он не занимался. Я отдала им все свои излишки муки, оставив себе только 20 кг. Мою муку поделили на все стойбище и в два дня ее съели. Выход был только один — убивать своих оленей. Но к этому прибегали очень редко. Таким образом, отговорка: «Пока брюхо не будет сыто, учиться не буду» — стала ежедневной.

Первого июля мы начали второй этап нашего кочевания.

* * *

Нам предстояло пройти до хребта Быранга, где в августе — сентябре пасутся дикие олени. На нашем пути была «пустая земля», как выражался Васепте: ни одного рыбного озера, ни одной речки. Только на 75° северной широты, на озере Долганы, надеялись найти рыбу.

Два дня мы шли пешком по 20 км по болотам, санки с грузом олени везли с трудом. Затем один день давали возможность отдохнуть оленям и снова шли два дня большими аргишами.

Трудно было итти, но еще хуже приходилось без пищи. У моих хозяев в те дни, когда они не убивали своего оленя, кроме крепкого чая, есть было нечего. Мои сокровенные запасы крупы истощались чрезвычайно быстро, так как я подкармливала ребят и часто приглашала на «обед» Васепте. В дни отдыха жарила оладьи, с таким расчетом, чтобы съедать четыре маленьких оладьи в день аргиша и две — в день отдыха.

В такие дни нечего было и думать о занятиях. Зато беседы слушались с удовольствием. Как богата тема о колхозах! Я могла целыми днями рассказывать о колхозном строительстве на Большой земле и на Севере, о перспективе рыбопромыслового товарищества, которое я собиралась у них организовать. Журнал «СССР на стройке» сослужил мне большую службу во время моих рассказов.

Кроме того я часто читала различные рассказы. Больше всего нравилась пушкинская сказка «О рыбаке и рыбке». Все жители стойбища собирались в чуме Васепте и внимательно слушали мое чтение. Васепте переводил по две строфы. Приходилось только заменять совсем непонятные для них слова и понятия.

Да простит меня Александр Сергеевич, если я «синее море» пересказала, как «синяя большая река», так как «море» по их — тундра. Вместо «разбитого корыта» в дело пошел «черный с дырою котел», а «владычицу морскую» совсем сократила из-за трудности понимания.

Тем не менее, сказка была передана подробно и воспринята очень хорошо. Те, кто хоть немного говорили по-русски, заявили: «Шибко большой интерес».

Как ни трудно мне было возить с собой глобус, но я не расставалась с ним, и он помогал проводить беседу о временах года, о смене дня и ночи и т. д.

Нганасаны — прекрасные слушатели. Но на веру они ничего не берут. Пока не поймут существа дела, будут допытываться, спрашивать, не будут слушать дальше.

— Пошто ты говоришь земля круглая, кругом воздух, боле ничего нет! А пошто твоя маленькая земля нога есть — показывали они на глобус.

Надо было просто и понятно объяснить им о мироздании, о том, что не шайтаны поддерживают землю. Я сказала, что вокруг земли воздух, а так как земля очень быстро вертится, воздух ее поддерживает; кроме того и солнце как магнит (о котором они уже знали) притягивает к себе землю, чтобы она не улетала в мировое пространство.

Долго, на разные варианты я рассказывала им эту трудную механику мироздания, но одно они не могли понять, как это воздух поддерживает землю. Тогда я взяла стакан воды, накрыла его бумагой и блюдечком, перевернула, блюдечко отняла, а вода из стакана не вылилась благодаря давлению воздуха на бумагу.

Этот опыт всем страшно понравился, но им надо было, чтобы что-нибудь

вертелось. Тогда я показала другой опыт. Полное ведро воды я начала быстро вертеть по кругу над головой и вода не выливалась. Тот же опыт был проведен с чайником без крышки, с котелком и даже с моей кастрюлькой полной супа.

Слушатели удовлетворены, и мой авторитет начинает признаваться.

* * *

На озере Долганы мы прожили три дня, а добыли всего несколько рыбешек. Пришлось зарезать двух оленей.

Через два дня большого аргиша мы подошли к огромной чаше воды, окруженной высокими берегами. Это было озеро Портнягино.

В каждую поездку Васепте на озеро — он привозил полную ветку огромных жирных чиров. Казалось, что рыба кишмя кишела в этом озере и будь у нганасан хорошие лодки и хотя бы один невод, можно было бы очень много наловить этой вкусной рыбы. Целый день мы ели рыбу во всех видах: я жарила ее для всех, жена Васепте варила в котле без соли, а большею частью ели ее сырой.

Мне удалось два раза позаниматься с Васепте. К моей радости, он не забыл пройденного раньше, и мы с ним значительно двинулись вперед: он красиво выводил четыре новых буквы. Это давало ему возможность писать много новых слов и даже целые фразы. После занятий он уходил радостный и довольный собой.

Эти дни я проводила за обогащением своего нганасанского словаря. Молодой парень Ачепте и Яни охотно объясняли фразы, слова и название различных вещей на нганасанском языке.

Несколько теплых дней позволили провести большую работу по гигиене. Прежде всего я сама хорошо помылась и сменила лыжный костюм на платье.

В чуме хозяева неодобрительно заворчали на меня.

— Амалия, пошто ты меняла новую рубаху. У нганасан вера такая: новую парку в середине года одевал — талант потерял, рыбы не будет — совершенно серьезно заявил мне Ачепте.

Я искренне рассмеялась. До чего забили людям голову всякими суевериями, во всем они видят плохое и ущерб своему хозяйству!

Мой смех развеял напряженную атмосферу. Я рассказала для чего надо мыться, стирать белье, как хорошо после мытья одеть чистое платье и что у людей, которые, моются, не бывает вшей. Я заметила, что чем я увереннней говорю об обыкновенных вещах и чем чаще допускаю в разговоре шутки, тем лучше это доходит.

После моей беседы первый заговорил Ачепте:

— Амалия, ты верно говоришь: когда жарко бывает, вши шибко кусаются. У меня есть старая грязная рубаха — может ты ее помоешь, а то скоро тепло станет я меховую рубаху менять стану.

К его просьбе присоединился и Васепте. Обе рубахи в прошлом были белые с черными полосками — подарок одного начальника геологической экспедиции. Ко мне же они попали коричневого цвета, заскорузлые от жира и грязи.

Стирать я начала недалеко от группы женщин, работавших над выделкой кож, чтобы все видели процесс стирки. Потрудиться мне пришлось «до седьмого пота». Все же я довела рубахи до серого цвета. Утром, одев чистые рубахи, Ачепте и Васепте по очереди заходили ко мне смотреться в зеркало, поворачивая во все стороны улыбающиеся, довольные физиономии.

Долго стоять на берегу этого озера было невозможно, т. к. близко не было хорошего ягеля для оленей и за тальником для костра приходилось ходить очень далеко.

Юколы (рыбы) насушили с таким расчетом, чтобы ее хватило на остальной участок пути и двинулись в обход озера Портнягина на север.

Мы шли уже седьмой день, а диких оленей все не было. 24 июля дул сильный ветер, шел пронизывающий холодный дождь, но мы решили во что бы то ни стало дойти до Титкова камня (хребет, тянущийся с юга на север, у подножья которого синеет оз. Нерада). По



Установка шестового чума (Таймырский национальный округ)

Фото Б. Кушина

сведениям разведчиков, там водился «дикий».

Наконец мы добрались до Титкова камня. Утром в чум ворвался радостный Ачепте. Этот неутомимый охотник выследил диких и тушу одного жирного быка притащил на стойбище. Это радостное событие как раз совпало со днем моего рождения. Он был отпразднован на славу. После пира, на котором подавались всевозможные блюда — от сырой кровавой печенки, жареных мозгов, языка, да просто вареного мяса,— мы с Васепте занимались сразу больше двух часов.

Началась страдная пора. Дикий олень попадался в изобилии. Охотники, уезжая с утра, возвращались к вечеру с большой добычей. Лучшие охотники — Васепте и Ачепте привозили по два и даже по четыре диких. На озерах, мимо которых мы проходили, стаями плавали дикие утки, меняющие перья. Без крыльев, беспомощные утки не в состоянии были улетать при нашем появлении. Кто-нибудь из мужчин садился в ветку и подгонял уток к берегу, где рядами стояли люди и не давали им разбегаться в разные стороны. В это время спускали собак, которые быстро перегрызали уткам горла. За три часа такой охоты всем стойбищем, мы добывали по 35—40 уток.

7 августа мы пересекли 75 параллель.

Никакие трудности пути не могли затмить величия виденных картин. С запада на восток по тундре протянулся величественный хребет Бырранга. Красивые холмы, бурная и прозрачная, как кристалл, река Подкаменная, изумительные по краскам закаты и ничем не нарушаемая тишина — все это производит сильное впечатление на человека, впервые попавшего в этот край.

Человек, побывавший в Арктике, всегда будет любить ее, томиться и скучать по ней.

Правда, на 75° северной широты в начале августа не было цветов и маленькие птички сюда не залетали, зато водился в изобилии дикий олень, попадались волки с потомством, да чайки без устали летали над нашим стойбищем, где на санках вялилось мясо.

Довольные удачной охотой, все с удовольствием собирались вечером на беседы. Темы бесед были самые разнообразные. Стоило упомянуть о каком-нибудь незнакомом предмете, как сейчас

же требовали рассказать о нем подробно. В эти дни я много рассказывала нганасанам о завоевании большевиками Северного морского пути. Альбом о челюскинцах был моим лучшим помощником. Мы ждали прихода парохода в Хатангский залив и было очень важно рассказать им не только об экономической стороне этого большого события, но и о его политической сущности. Ведь только при советской власти в тундру потекли по всем руслам всевозможнейшие товары. Мои слушатели хотели знать не только, как осуществится доставка грузов, но и на чем.

— Почему пароход без оленей ходит? Пошто на дно не упал? — спрашивали меня слушатели.

Кипящий на костре чайник помог мне, без знания языка, совсем неграмотным людям объяснить законы физики. Пар с силой вырывался наружу из носика и, стесненный его узостью, поднимал крышку. Это послужило примером для объяснения работы паровой машины. Затем я сделала из бумаги «мельницу» и наколов ее на большую иглу, поднесла к кипящему чайнику. Силой пара, попадавшего на «крылья» мельницы, она завертелась. Слушатели пришли в восторг. Всем хотелось самим провести этот опыт и они до тех пор возились с мельницей, пока она совершенно мокрая не упала в костер.

* * *

Грузовые санки были полны сухим и сырым мясом; оленьи шкуры сушились на санках, на земле, внутри чумов.

Промысел на дикого оленя был очень удачен. Мяса было много. Можно возвращаться «домой».

10 августа выпал первый снег и мы с последнего становища круто повернули на юг. Это был третий этап нашего кочевания.

В первых числах октября в долине реки Большой Балахни проходит огромными стадами дикий олень, возвращаясь на зимние пастбища. К этому времени запас мяса истощается и начинается новая «осенняя» охота.

Начались морозы.

Тальнику на этих широтах мало, а в чуме без костра тоже холодно.

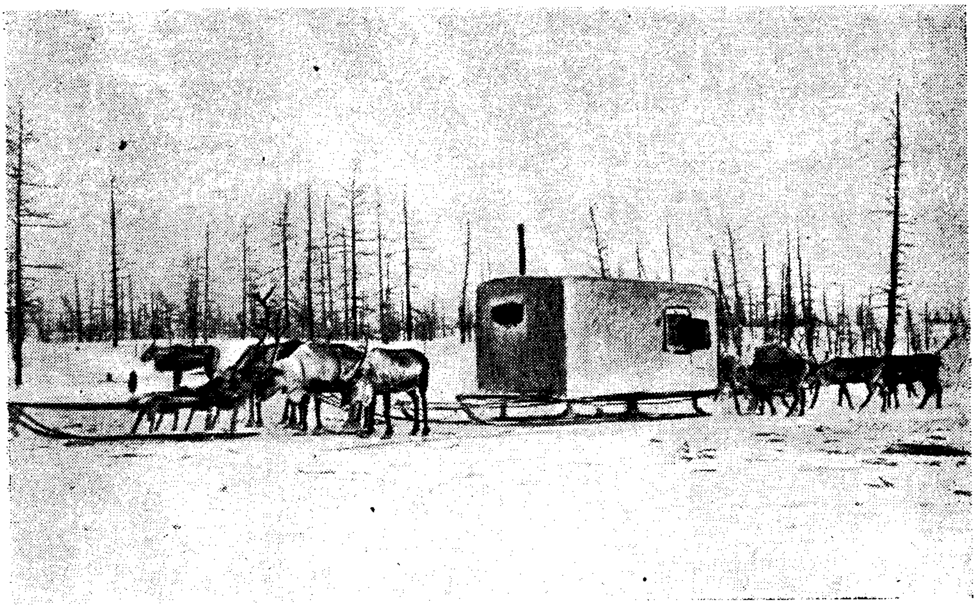
Холод часто загонял нас в теплые спальные мешки и мы отогревались собственным дыханием.

В один из таких холодных дней, когда я готовилась к МЮД'у, закружила пурга. Из чума нельзя было выйти, снег задувало во все щелочки платья. С началом холодов я поселилась в чуме Васепте.

Утром в чум вошел, дрожа от холода, старик Тамтумаку. Научившись уже немного говорить по-нганасански, я без переводчика поняла то, о чем говорил старик. Случилась беда. Пургой угнало, по подсчетам Тамтумаку, сто оленей. Мы остались в безлюдной тундре без тяговой силы в 13 переходах от Большой Балахни, где соседние стойбища могли бы нам оказать помощь оленями. Без этих ста оленей могли двинуться в путь только люди, а грузовые санки пришлось бы бросить. Но этого нельзя было сделать, так как итти нужно было больше месяца, а без запасов продовольствия пускаться в такой путь невозможно. Поэтому нужно было во что бы то ни стало найти пропавших оленей.

Пурга мела не переставая. За 10 шагов ничего не было видно. Тундра велика, а Титков камень, около которого мы «стояли», перерезан лабиринтом ущелий Куда могли уйти олени? Если они ушли за стадом диких оленей,— то это невозвратимая утрата. Если же они просто ушли, гонимые пургой,— есть надежда найти. Четыре дня все мужчины стойбища рыскали по тундре в поисках пропавших оленей. Вечерами, когда они сваливались усталые и голодные на меховые подстилки чума, я рассказывала им смешные рассказы об охотниках, пела веселые песни, сочиняла на ходу частушки про нашу жизнь. Это облегчало их волнения, и смех, звучавший в ответ на мои песни или рассказы, меня очень радовал.

После ужина начинались беседы о товариществе, которое нам надо организовать. Обогащенная примерами из их жизни, я старалась так построить беседу, чтобы она была им близкой и по-



Нартяной чум или балок (Таймырский национальный округ)

нятной. В эти дни дружба наша по-настоящему окрепла.

Вскоре истощились запасы готовых патронов. Мужчины усталые от поисков, не могли отливать пули. Эту работу я взяла на себя. Набросав в ковшик дроби, я расплавляла ее и выливала в формочку, похожую на кусачки, получались пульки необходимого калибра. В два вечера починила затвор у централки Васепте, точила их охотничьи ножи. Все так привыкли ко мне, что ни одно событие, ни один вопрос не проходил без моего участия.

В Международный юношеский день после беседы о комсомоле, на общем сборе всех жителей стойбища (за исключением Гиндипте, который искал оленей за Титковым камнем), встал вопрос о том, как быть — двигаться ли дальше или еще искать. Итти без груза — значило подвергнуть себя голоду и морозам. Искать оленей — значит поесть все запасы и упустить осенний ход дикого, охота на которого составляет большой удельный вес в их экономике.

В самый разгар обсуждения снаружи послышался шум и веселый крик. Это Гиндипте пригнал пропавших оленей, найдя их далеко за Титковым камнем.

Таким образом день МЮДа у нас превратился в двойной праздник.

* * *

Аргишили мы через день, а в дни отдыха занимались с Васепте.

В сентябре было несколько теплых дней. Я решила устроить себе баню. Живя в чуме Васепте, от дыма я так прокоптилась, что стала шоколадного цвета. Решила также вымыть самого грязного из всех жителей стойбища — Тамтумаку. Одинокому старику некому было помочь избавиться от вшей, некому сшить новую парку. Старую он носил уже второй год. Три месяца я уговаривала его помыться.

— Нет, Амеличка, я шибко боюсь грех делать. Слепой стану, волос белый станет — это беда, большой грех.

Но я все же решила его помыть.

Я нагрела два ведра воды и сначала в присутствии всех женщин вымылась сама. Отсутствие у меня вшей на голове их сильно удивило, и они решили, что я знаю какой-то заговор.

Затем я стала неотступно ходить за Тамтумаку, убеждая его, что после мытья у него не будет ни одной вши. Наконец, он согласился. С поникшей головой, как идущий на виселицу, он сел около тазика. В шести водах я вымыла его длинные волосы, покрытые шестидесятилетней грязью. Сполоснув его голову чистой водой, я обнаружила целые

пряди седых волос на висках. Я даже испугалась, что сидящие в чуме женщины, неотступно следившие за каждым моим движением, заметят его белые волосы. Это могло навлечь на меня нарекания, так как они не захотели бы признать, что волос побелел не от кощунства, а от старости Тамтумаку. Быстро сообразив все это, я достала из своего чемодана новые красные ленты и, всячески расхваливая Тамтумаку, заплела ему две косы, в которых спрятала седые пряди. Девушки от зависти заволновались. Я обещала им подарить ленты только в том случае, если они вымоют голову, но ни одна из них не решилась нарушить «веру». Все они с затаенным ужасом ждали, что в Тамтумаку что-нибудь случится.

Я велела старику снять рубаху и со всей силой стала тереть ему спину и грудь губкой. Но это «орудие» оказалось непригодным для такой работы. Тело покрылось грязными полосами и стало похоже на зебру. Тогда я взяла сухие оленьи жилы, порвала их на тонкие нити и из них сделала мочалку. После долгих усилий тело стало желтого цвета. Я дала Тамтумаку мохнатое полотенце, которое ему так понравилось, что он от удовольствия даже замурлыкал и не желал с ним расставаться.

Тело Тамтумаку было покрыто ранками от расчесов. Я смазала их вазелином, а остальное тело — ртутной мазью. Это прекрасное средство от вшей. Живя среди такой грязи и употребляя в небольшом количестве эту мазь, я ни разу не обнаружила у себя вшей. Тамтумаку долго сидел, укрытый полотенцем, не желая одевать на чистое тело грязную парку. Но заменить ее было нечем. Я посоветовала ему одеть эту рубаху, зная, что от ртутной мази все паразиты в ней погибнут и хотя бы на неделю-другую он от них избавится.

Мы уже подъезжали к Большой Балахне. К реке сошлись почти все стойбища Вадеевских нганасан. К ним стали приезжать гости. Весть о том, что Тамтумаку мылся, облетела всю тундру. Каждый приехавший первым долгом являлся поздороваться со мной и посмотреть на Тамтумаку — не переродился ли он. А он действительно «переродился» — стал моложе выглядеть и его чистый опрятный вид был лучшей агитацией за гигиену.

Женщины тоже решили частично последовать его примеру. Я им всем помыла руки до плеч, обрезала ногти и заусенцы. Ленты пришлось им подарить, так как они ежедневно стали вычесывать густым гребнем голову.

* * *

У нас побывали все хозяева нганасанских стойбищ. Я говорила с ними об организации промыслово-охотничьего товарищества. Многие давали согласие заниматься.

Собрание было назначено на 5 октября. По всем стойбищам разослали нарочных.

Полный чум набилось народу. Здесь были представители всех хозяйств нганасан, кочующих на Балахне. Председателем избрали самого старшего из всех присутствующих.

Доклад свой я начала рассказом о колхозном движении, о единоличном житье и о колхозах «миллионерах» на Большой Земле. Затем обрисовала, как сейчас живут нганасаны и как будет поставлена работа в товариществе.

Сейчас стадо оленей почти без присмотра, так как за ним смотрит один старик, получающий подачки от всего стойбища. Получается, что хозяева не спокойны за своих оленей, а пастух не уверен в оплате за свой труд. Есть такие хозяйства, в которых нет нетрудоспособных стариков, тогда здоровый промышленник вместо охоты должен пасти оленей, а охотиться и ловить рыбу ему некогда. В товариществе будет коллективный бригадный выпас оленей, бригадный лов рыбы и бригадная охота на дикого. Тогда не будет необходимости всем хозяйством итти на хребет Быранга. Основное хозяйство останется на рыбном промысле, а бригада охотников пойдет за диким. Товарищество сможет увеличивать поголовье оленей, за охрану которых будут отвечать специальные пастухи. Женщинам в товариществе тоже предстоит большая работа, а отсю-

да и увеличение прибылей в хозяйстве. Товарищество сможет получать от охотничье-промысловых станций в кредит или в арендное пользование необходимый инвентарь.

Все внимательно слушали. Было очень много вопросов. Ни один не был оставлен без ответа.

— Ну, кто хочет записаться в товарищество? — заключила я, оглядывая всех.

— Сестра, пиши меня,— заявил Ганча Купчик.

За ним записалось еще девять человек, в том числе и Васепте.

После этого на собрании десяти записавшихся был принят устав промыслово-охотничьего товарищества, которое назвали «Путь Ильича». Председателем правления единогласно избрали Асянду Васепте.

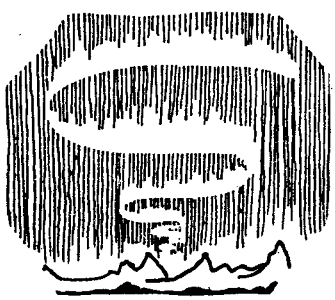
Оформив протокол и устав, я оставила оригиналы у председателя, а копии забрала на утверждение в РИК и собралась ехать на Хатангу.

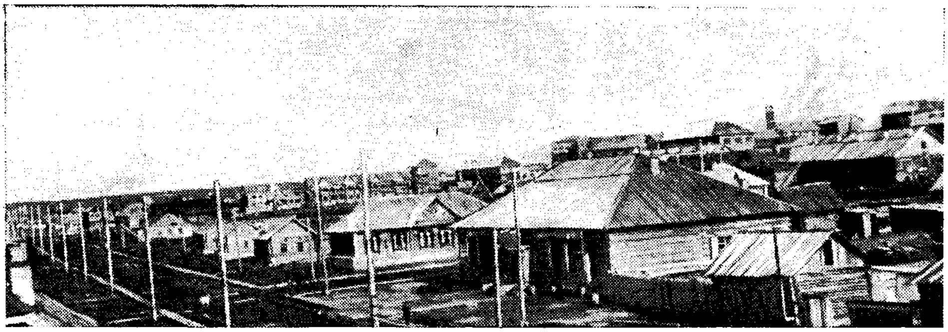
Тепло попращалась со всеми моими спутниками по столь долгому кочеванию. Особенно жаль было покидать ребят, которые высыпали на улицу и наперебой кричали:

— Ама, Амалина, Амелика плащай! — и смеясь добавляли:

— Мячика таду!

Мы условились, что после осеннего промысла дикого на Балахне, они закончат свой четвертый и последний этап пути, а я их встречу около леса на фактории Рассамашье.





Игарка.

А. ПОЛУРЕНКО

Пилот Игарского авиаотряда

ИГАРКА — ЗАЛИВ КОЖЕВНИКОВА

В ясный день самолет подымается с протоки и набирает высоту. Под ним город Игарка, окруженный тайгой. Но вот под самолетом мелькнули плоские крыши — это лесокомбинат и лесная биржа, растянувшиеся на 2 км и расположенные в таком порядке, точно это не настоящие строения и штабеля, а чертеж. Все это сделано руками наших заполярных людей.

Набрав высоту, самолет ложится на курс и устремляется на Север.

Под ним необъятные просторы тайги и белой полосой извивается в высоких берегах Енисей.

На востоке показался Норильский горный хребет, окутанный туманом. Самолет срезает все петли и извилины Енисея и идет по прямому курсу. Под ним пробегают станки — Носовое, Еремино, Плахино, Хантайка.

В протоке стоит караван — три бота чернеют на белом Енисее. Вокруг них двигаются люди, торопятся закончить ремонт.

Впереди с самолета видно большое селение — это заполярный олений совхоз Потапово. Отсюда тайга начинает редеть, появляются белые пятна — ровные снежные поля. Постепенно тайга исчезает, сменяясь кустарником, болотами, озерами. Начинается великая тундра.

Вскоре впереди появляется полоса дыма из высокой трубы — это дудинская электростанция. Старая Дудинка с десятком домов превратилась теперь в большой населенный пункт, с множеством новых домов. Пролетая Дудинку, мы видим под собой две полосы, уходящие вдаль — это первая в Заполярье железная дорога, которая соединяет Норильск и Дудинку. По этой дороге груз, который прибывает по Енисею в Дудинку, отправляется в промышленный центр — Норильск. Этот путь значительно короче морского.

Вокруг все бело, нет уже и кустов, началась чистая тундра. В стороне показалась высокая гора. Как страж стоит она над Норильским хребтом и в ясный день за 70—80 км белеет вдали.

Самолет продолжает свой путь вдоль горного хребта.

Впереди показалась Волочанка. Ее дома окружены белыми квадратиками — это передвижные балки, обшитые белым брезентом. Их здесь очень много. Кочевое население съехалось сюда на зиму, но как только солнце пригреет — разъедется по тайге и тундре.

Дальше продолжает свой путь самолет над рекой Хетой. Она извивается в просторах тайги. Пролетаем над Бояркой. Олений колхоз среди тундры и леса живет здесь кипучей жизнью.

Часа через два вдали показалась Хатанга. От нее во все стороны разошлись дороги. По одной из них мчатся санки. Это наверно якут везет в Хатангу пуш-

нину. Отсюда он увезет много всевозможных товаров и продуктов. Хатанга — это не только экономический, но и культурный центр района. Там есть культбаза, клуб, больница, школа, строится много жилых домов.

Самолет делает приветственный круг над Хатангой и идет на посадку. Отсюда, заправившись бензином, он устремляется дальше на Север, вдоль реки Хатанги. Впереди опять необъятные просторы тайги. Но вскоре и она редеет, и начинается ровная белая тундра, сияющая на солнце, как белый бесконечный ковер.

На западе видна одинокая «Соляная сопка». Она возвышается над равнинами тундры.

Самолет идет точно по курсу к Хатангскому заливу. Впереди показалась темная точка — это селение на мысе Илья. Поблизости стоят шестовые чумы и пасется много оленей.

Глаза устают от белого снега. Моторы спокойно поют свою однотонную песню. По льду пролегает дорога и по ней мчится машина. Она везет уголь, который добывается здесь.

Подлетаем к заливу Кожевникова. Здесь строительство — Нордвикстрой. Впереди стоят четыре нефтяные вышки. Невольно вспоминается Баку. Скоро здесь будет целый лес вышек. Жизнь тут кипит бурным ключом. Снуют машины, вездеходы. Понеслись упряжки оленей, люди спешат узнать, что привез для них самолет. Они ждут новостей от своих близких и родных.

Затихли моторы, самолет пошел на посадку. На земле ждет радостная встреча с жителями Заполярья.

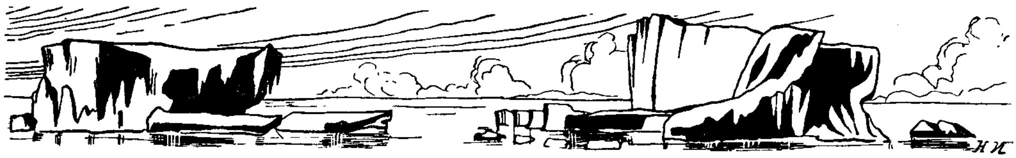
Когда-то здесь была тишина... Изредка пробежит олень, да, сливаясь со снегом, промелькнет песец. Теперь здесь часто раздается гул моторов.

Покоряя суровую Арктику, большевики создают здесь новые города и селения, углубляются в недра земли, извлекая оттуда уголь, нефть и соль.

Вскоре по рекам пойдут корабли, а по тундре пролягут рельсы железной дороги. Запоют гудки и жизнь понесется еще быстрее вперед, все ближе к коммунизму.



Общий вид экспортной биржи в Игарке



Советы молодым полярникам

Н. СИНАДСКИЙ

Кандидат медицинских наук

ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ В АРКТИКЕ



Особенностями арктических широт являются продолжительные периоды полярного дня и полярной ночи, то есть резкие сезонные колебания количества солнечной энергии, приходящейся на единицу поверхности. Эти колебания неизбежно вызывают ответную биологическую реакцию человеческого организма.

Осваивая Арктику, нам необходимо изучить реакции человека на климат Арктики.

Наши знания в этой области, к сожалению, еще недостаточны. Но даже то немногое, что мы уже знаем, дает нам верное оружие в борьбе за овладение Арктикой.

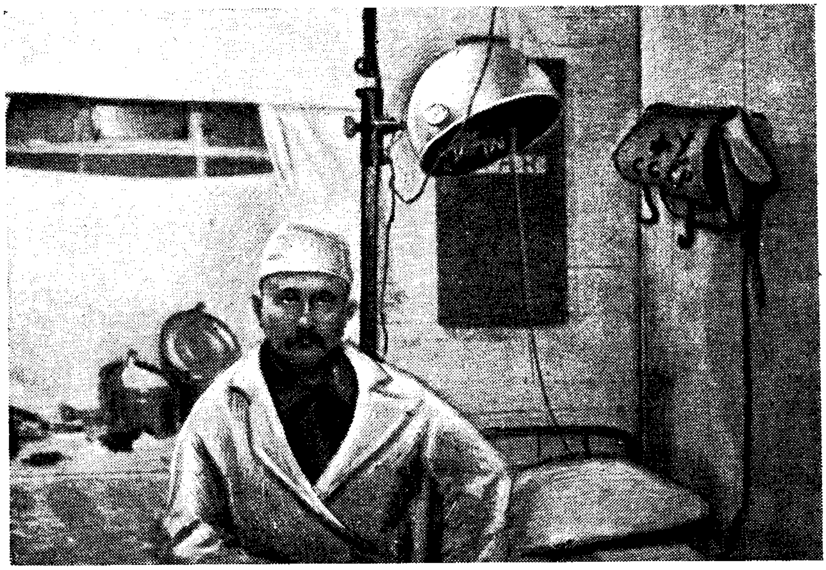
Врачи-исследователи, работавшие на Севере, прежде всего сосредоточили свое внимание на изучении реакции организма человека на световое голодание во время полярной ночи. После Кестнера, исследовавшего кровь участников экспедиции Нансена, появился ряд работ по изучению сезонных изменений крови у жителей Арктики. Подобные работы выполнялись в Гренландии, на севере Аляски, на Новой Земле, на острове Шпицберген, в районах заполярной Норвегии и дали вполне схожие результаты. Эти исследования показали, что сезонные колебания в составе и количестве крови у живущих в Арктике, не выходят за пределы допустимых физиологических границ. Это значит, что длительное пребывание человека в Арктике не влияет на него болезнетворно.

Таким образом, работы по изучению крови в Арктике дали результаты, имеющие глубокое принципиальное значение, так как они открывают широкую дорогу к заселению Арктики.

Исследования показали, что во время полярной ночи замедляется выработка новых кровяных телец. Кровь постепенно «стареет» и, вследствие естественного разрушения в организме отживших кровяных телец, общее количество их к концу полярной ночи уменьшается. Чем длительнее полярная ночь, тем значительнее уменьшается число кровяных телец.

Во время полярного дня, в особенности в районах, покрытых льдом или снеговым покровом, изобилует рассеянная ультрафиолетовая радиация, возбуждающая бурное кроветворение. В этот период с лихвой покрывается потеря кровяных телец во время полярной ночи и общее состояние крови резко улучшается даже по сравнению с исходным ее состоянием.

Облучение организма ультрафиолетовыми лучами восполняет их недостаток во время полярной ночи и предотвращает нарушение деятельности кроветворных органов. На многих полярных станциях у нас имеются кварцевые лампы для облучения зимовщиков ультрафиолетовыми лучами во время полярной ночи. В особенности необходимо такое облучение



Амбулатория на полярной станции мыса Шмидта

для детей, так как они реагируют на недостаток ультрафиолетовых лучей более резко, чем взрослые.

Имеющиеся на полярных станциях приборы для получения ультрафиолетовых лучей, предназначенные для лечебных целей, мало пригодны для массовых и длительных облучений с профилактической целью. Поэтому сейчас проходит испытания новая лампа, дающая мощный поток света, близкого по спектральному составу к естественному солнечному свету. Эта лампа даст возможность создать искусственный световой климат на наших зимовках и промышленных предприятиях в Арктике.

Существует ошибочное мнение, что неприятные ощущения в области сердца, испытываемые некоторыми людьми в Арктике, зависят от колебаний барометрического давления. Это неверно потому что атмосферное давление на уровне моря повсеместно одинаковое, и незначительные понижения давления в Арктике при прохождении циклонов не могут вызвать явлений, свойственных горной болезни. Минимальное давление, которое мне пришлось наблюдать в Арктике — было 719 мм. Оно ориентировочно соответствует подъему на высоту всего около 500 м.

Изменение тонуса сердечной мышцы в Арктике, вызывающее неприятные ощущения в области сердца, зависит от нарушения равновесия нервов, регулирующих сердечную деятельность.

Работа сердца в значительной мере зависит от его натренированности в отношении физической нагрузки. Поэтому не занимающиеся физической тренировкой испытывают во время полярной ночи одышку и сердцебиение при физической работе сильнее, чем тренирующиеся. Все виды тренировки во время полярной ночи, за исключением тяжелоатлетических упражнений, совершенно необходимы. В особенности рекомендуются легкие физические упражнения на свежем воздухе, например, небольшие лыжные прогулки. Полезны также ежедневные легкие гимнастические упражнения в помещении.

Во время зимовок очень важно правильно распределить тяжелые физические работы. На полярных станциях, например, желательно план работ составить так, чтобы все работы, требующие значительных физических усилий, были выполнены до наступления полярной ночи, или были перенесены на время полярного дня, когда деятельность сердца полностью выравнивается. Если же необходимо срочно выполнить какие-либо тяжелые физические работы во время полярной ночи, их нужно выполнять постепенно с короткими переры-

вами, для того, чтобы сердечная мышца могла отдыхать.

Изучая влияние разных световых режимов на основной обмен веществ, мы провели в лабораториях ВИЭМ контрольные опыты над животными. Эти опыты показали, что у животных, полностью лишенных света, понижаются процессы обмена и постепенно повышается вес, за счет отложения подкожного жира.

Аналогичную картину мы наблюдаем и у людей на Севере. В темное время года вес их быстро нарастает, пока не достигнет среднего нормального веса. Достигнув этой границы, нарастание веса замедляется. В начале круглосуточного дня вес тела обычно немного понижается, или же прекращается его нарастание. В дальнейшем, к концу полярного дня вес тела вновь начинает нарастать, но значительно медленнее, чем в темное время. Эти колебания веса тела тесно связаны с динамикой обмена веществ и служат важнейшим критерием для правильной организации питания работников Арктики.

Если на полярных станциях ко мне обращались во время полярной ночи с жалобами на потерю аппетита, я прибегал к «физическому лечению». Если не было необходимости в коллективных физических работах на воздухе, мы широко практиковали коллективную охоту на пушного или морского зверя, экскурсии на горные вершины, фото-вылазки по речным долинам и т. п., то есть заставляли людей производить активные мышечные упражнения. Это лучший метод сохранить жизнерадостное настроение, бодрость и хороший аппетит.

Анализ динамики обмена веществ и колебаний веса людей в Арктике имеет практическое значение для правильной организации питания на полярных предприятиях. Непосредственное измерение основного обмена веществ, проведенное мной на полярных станциях, показало, что для каждого периода года существует определенный уровень его. В период полярной ночи этот уровень на 23% ниже нормы, а в период полярного дня на 13% выше нормы. Так, для мужчин среднего возраста и веса, суточный расход энергии при состоянии полного покоя в период полярной ночи равен 1300 калорий, а в период полярного дня 1900 калорий.

Труд работников полярных станций можно отнести к категории физического труда средней тяжести. При таком труде суточный расход энергии примерно вдвое превышает расход энергии в состоянии покоя. Поэтому суточный рацион в период полярной ночи должен быть около 2600 калорий — нетто в сутки, а в период полярного дня 3800 калорий — нетто. Зная хотя бы приближенно, калорийность основных пищевых продуктов, можно рассчитать суточное меню на данный период года, пользуясь приведенными цифрами. Каждому работнику Арктики нужно знать, хотя бы грубо приближенно, что 100 гр. печеного хлеба или вареного картофеля дают 250 калорий, 100 гр. жиров дают 900 калорий, 100 гр. сахара — 400 калорий, 100 гр. мяса — около 300 калорий и т. д.

Так как в период светового голодания процессы обмена веществ замедляются, в это время в пищевой рацион целесообразно вводить больше белковых веществ (мясо, сыр, копчености, рыба), потому что они стимулируют процессы обмена. Для этого периода наиболее рационален смешанный стол с преобладанием белков, но бедный жирами и мучнистыми блюдами. Составляя суточный рацион (меню) для периода полярной ночи, следует учесть, что в калорийном отношении белки должны находиться в определенной пропорции к другим видам пищевых веществ. Наиболее правильное соотношение — 1 : 1, то есть белки должны занимать не больше половины всей суточной потребности в калориях. Длительное питание преимущественно мясными продуктами вызывает нежелательные последствия.

В темный период очень полезны всякие острые приправы и пряности, в особенности красный стручковый перец и чеснок, возбуждающие отделение пищеварительных соков.

В светлое время года, в связи с повышением энергетических процессов, нужно увеличивать порции, а также повысить содержание углеводистых про-



Игра в волейбол в селении Уэлен

дуктов в рационе (сушеные и свежие овощи, крупы, макароны).

В меню этого периода обязательно нужно вводить достаточное количество противоцынготного витамина, так как цынготное и предцынготное состояние чаще всего появляется весной.

Цынга в наших условиях на Севере с каждым годом встречается все реже и реже.

Вслед за периодом светового голодания весной наступает период, изобилующий биологически-активной солнечной радиацией. Это вызывает ряд глубоких изменений в работе некоторых важнейших желез внутренней секреции, регулирующих процессы обмена. Противоцынготный витамин в это время необходим для правильного течения процессов обмена веществ. При недостатке этого витамина, человеческий организм в весенний период более предрасположен к заболеванию цынгой. Поэтому весной продукты питания арктических работников обязательно должны содержать достаточное количество противоцынготного витамина.

Некоторые народности Севера заквашивают противоцынготные травы (например, эскимосы и луороветланы — лажечную траву) и начинают прибавлять их в пищу только после окончания полярной ночи. Это имеет глубокий биологический смысл, так как весной организм испытывает бо́льшую потребность в витаминах, чем в другое время года.

Таким образом, можно составить схематическое распределение пищевых рационов по отдельным периодам. Осенью, до наступления полярной ночи, рекомендуется обильный, питательный стол, так как человеческий организм нужно привести в отличное состояние. Затем, в период полярной ночи и до окончания следующего за ним периода ежесуточной смены дня и ночи, полезен стол с преобладанием белков. Он не должен быть слишком обильным. Весной количество мясных продуктов следует уменьшить, но прибавить каши, сдобные булки, пироги, макароны, рис и картофель в гарниры. После выхода солнца, в меню необходимо ввести антицынготные витамины. Добавка, например, одного ломтика (4 гр.) сырого лимона покрывает суточную потребность взрослого мужчины в антицынготном витамине.

Я бы рекомендовал приготовлять компот из сырых фруктов, в который должны входить: морс из сырой клюквы, ломтики сырых яблок, лимона, консервированые фрукты или ягоды и для придания аромата—полрюмки коньяку на стакан готового компота. Варить компоты из сушеных фруктов, или кисели из свежей клюквы, я считаю бесполезной

тратой ценнейших продуктов, так как при варке витамин разрушается.

При недостатке витаминозных продуктов можно готовить винегреты из сушеных овощей с добавлением сырого проросшего гороха, или подавать его отдельно. Без всяких последствий для желудка люди могут съедать ежедневно по несколько сот граммов сырого проросшего гороха. Проращивая горох нужно помнить, что количество антицынготного витамина, образующееся в растении, зависит от количества света. Поэтому проращивая горох, я ставил 500-свечовую лампу над тазом, в котором он был насыпан тонким слоем.

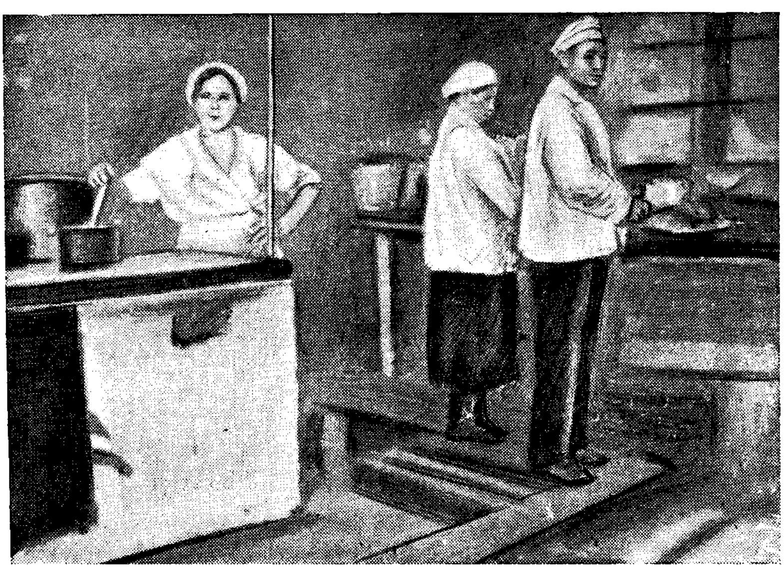
В зимовку 1934—1935 г. на коллектив в 28 человек на год было получено 120 кг. сырой говядины, ниже средней упитанности, и 900 кг. овощей, из них 600 кг. картофеля, а остальное — брюква, свекла, небольшое количество лука и чеснока. Не было ни одного лимона, т. е. зимовка испытывала недостаток в витаминах.

В начале зимы я включал в меню слабые витаминоносители — лук и чеснок в сыром виде; к концу полярной ночи в рацион был введен свежий картофель. Весной, с апреля ежедневно в меню включалась настойка из сушеной черной смородины. Вымытые ягоды настаивались в теплом месте с равным количеством остуженой кипяченой воды. Разбухшие ягоды протирались через сито и отжимались через полотняную тряпочку. Полученный сок соединялся с водой, в которой настаивались ягоды и прибавлялся по вкусу сахар и чистый спирт из расчета 1 : 2. Затем все это фильтровалось через вату. Получалась примерно 30° черносмородиновая настойка, приготовленная на сырых ягодах и обладавшая приятным вкусом. Наш коллектив, после крайне скудного витаминного питания в течение нескольких месяцев, пользовался только черносмородиновой настойкой (50 гр. в день), но у нас не было ни одного случая заболевания цынгой.

При разумном использовании своих резервов всегда можно найти выход из трудного положения.

Нередко в заболевании цынгой повинен бывает сам больной. Мне пришлось лечить от цынги двух охотников-зверобоев. У них было много свежего мяса белых медведей, но они питались солониной, так как по суеверно-религиозным предрассудкам не употребляли в пищу звериного мяса. Пришлось мне вмешаться в рацион и другого больного, который питался исключительно шоколадом, печеньем и портвейном, отчего у него появились предвестники цынги.

Зная о биологическом действии полярной ночи, а также зная простейшие приемы для повышения устойчивости



Кухня в порту Диксон

организма в отношении светового голодания, всегда нужно помнить, что на смену периоду светового голодания приходит полярный день, изобилующий всеми видами солнечной радиации. Под живительными лучами полярного солнца организм буквально расцветает. Люди возвращаясь с Севера, чувствуют себя более бодрыми и крепкими, чем до зимовки. Их здоровье оказывается в отличном состоянии.

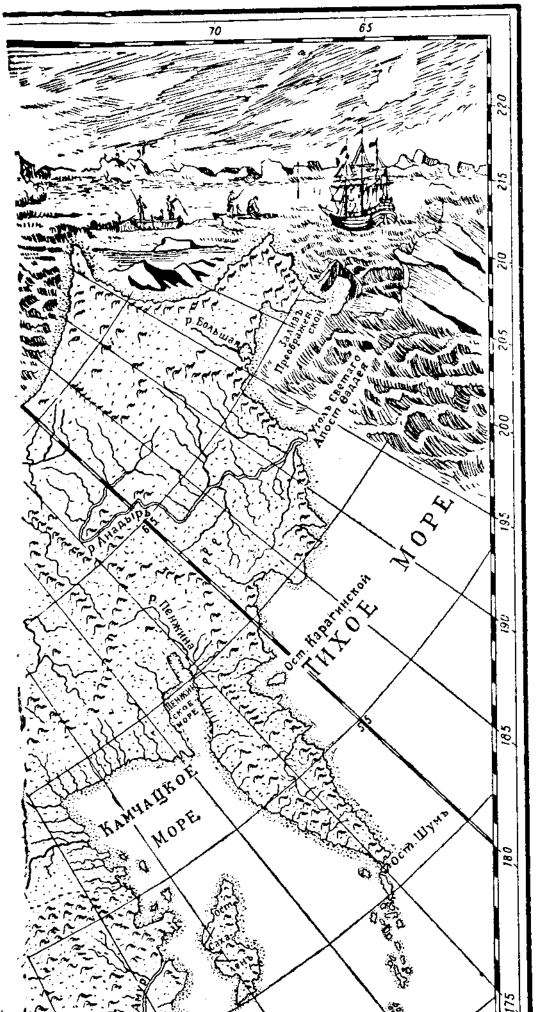
Коллектив дрейфующей полярной станции Главсевморпути, из всех зимовок находился в наиболее тяжелых условиях: питание только консервами, жизнь в палатке, тяжелая работа и особо суровые климатические условия. Однако врач Чечулин, осмотрев тов. Папанина и его спутников, после снятия со льдины, нашел, что здоровье их находится в отличном состоянии. Одного этого примера достаточно для доказательства того, что жизнь и работа на Севере не приносит ущерба организму человека.

Решающее значение здесь имеет не биологическое влияние климатических факторов, а организация труда и быта работников Арктики. Полярники пользуются особым вниманием нашего правительства и партии, и для них созданы все условия для плодотворного труда при выполнении ответственной и почетной задачи — освоении Севера.

Забота о сохранении высокой работоспособности людей на Севере, охрана их здоровья является почетной задачей врача-полярника. Углубленно изучая биологию человека в условиях Севера, врачи помогут организовать лучшие условия жизни для полярников и тем выполнят свою часть работы в общей почетной задаче превращения Северного Морского пути в нормально действующую водную магистраль нашей страны.



Русские путешественники и исследователи Арктики



Старинная карта Берингова Пролива — Часть «Генеральной карты Российской империи» из Атласа Российского, изданного Академией наук в 1745 г.

На этой карте использованы результаты плавания Беринга к Берингову проливу 1728 г. и съемки Курильских островов 1738 и 1739 г.г.

ВИТУС

Именем Витуса Беринга названа северная часть Тихого океана. Это имя известно теперь всему цивилизованному миру. Каждый школьник, только что начавший изучать географию, знает, что пролив, разделяющий материки Евразии и Америки, называется Беринговым проливом, а море, к нему примыкающее — Беринговым морем.

С Беринговым проливом связана трехвековая борьба людей за открытие северо-восточного прохода...

Берингу принадлежит честь первых, подлинно научных, гидрографических работ в Арктике. Великая Северная экспедиция — это детище Беринга. Он был ее героическим участником и основным руководителем.

Пророческие слова Ломоносова о том, что — «Колумбы российские, презрев угрюмый рок, меж льдами новый путь отворят на восток», уже осуществились. Советские корабли проложили меж льдами северный путь на Дальний Восток и превращают его в нормально действующую водную магистраль.

Одним из первых «колумбов российских» был Беринг, который научно обосновал существование Северного морского пути на Дальний Восток.

* * *

В конце XVI и начале XVII века вопрос о существовании пролива между Азией и Америкой вызывал большие сомнения и был предметом многочисленных споров. Северо-восточная часть Евразийского материка, так же как и другие окраины нашей страны, была совершенно неизучена.

На многих картах, выходивших в те времена, на месте этого пролива обозначался так называемый Анианский пролив, впервые появившийся на кар-

Я. ВОЛЬСКИЙ-ВАРИЕС

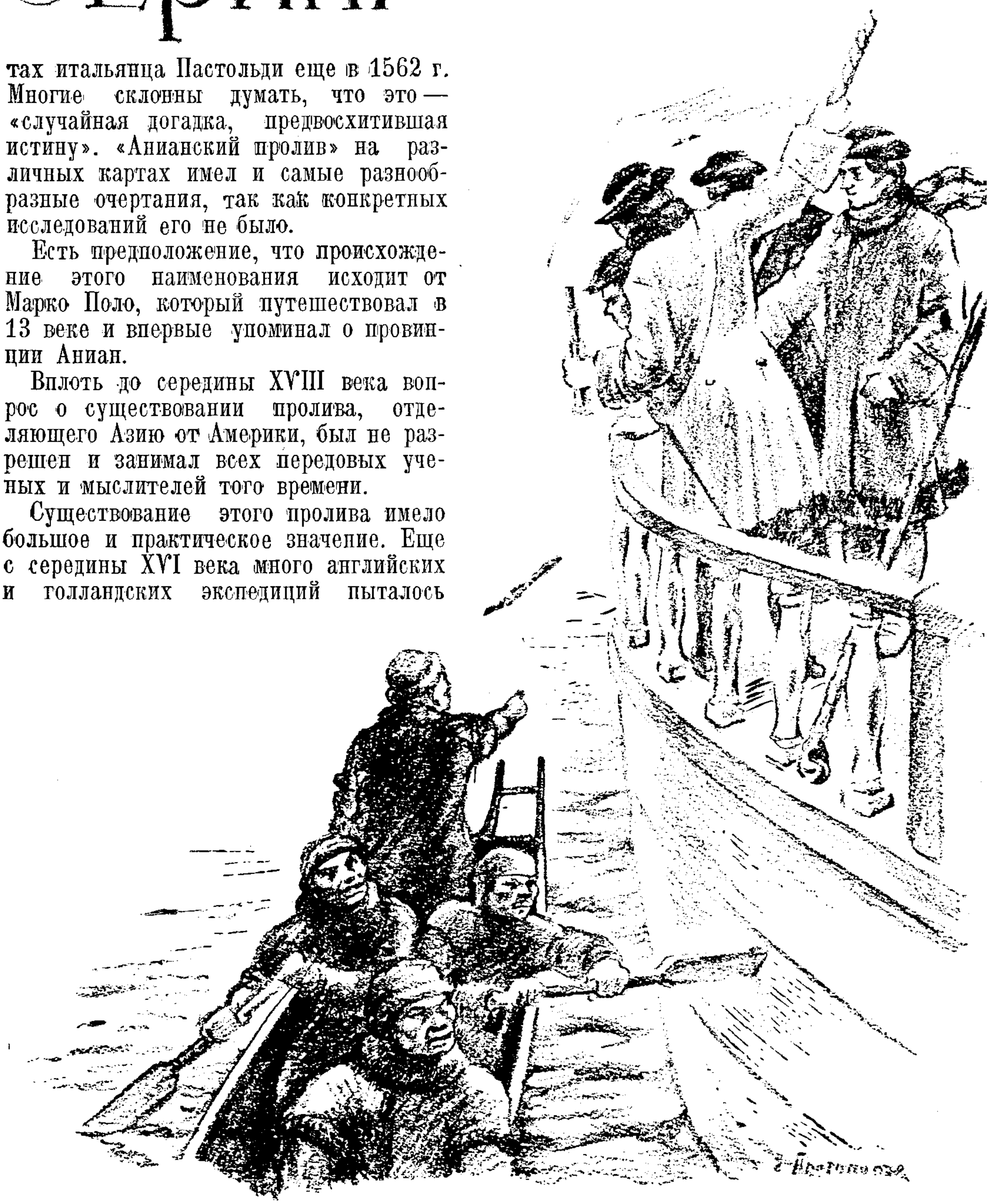
БЕРИНГ

тах итальянца Пастольди еще в 1562 г. Многие склонны думать, что это — «случайная догадка, предвосхитившая истину». «Анианский пролив» на различных картах имел и самые разнообразные очертания, так как конкретных исследований его не было.

Есть предположение, что происхождение этого наименования исходит от Марко Поло, который путешествовал в 13 веке и впервые упоминал о провинции Аниан.

Вплоть до середины XVIII века вопрос о существовании пролива, отделяющего Азию от Америки, был не разрешен и занимал всех передовых ученых и мыслителей того времени.

Существование этого пролива имело большое и практическое значение. Еще с середины XVI века много английских и голландских экспедиций пыталось отыскать новые пути в Индию и Китай через северо-восток, так как старые, южные, пути были монополизированы Испанией и Португалией, более мощными в те времена морскими державами. Все походы этих купеческих



...Беринг впервые встретил чукчей, плававших на небольшой лодке из нерпичьей кожи **(см. стр. 92)**

Рис. Е. Протопопова

экспедиций были неудачны и часто оканчивались трагически. Но это не ослабляло интерес к северо-восточному проходу.

Великий цивилизатор русского народа — Петр I был очень заинтересован исследованием своей страны и выяснением вопроса, соединяется ли Азия с Америкой. Сложная военная обстановка отвлекает внимание Петра от разрешения этой географической проблемы.

Только на закате своей жизни, Петр решает произвести обследование северо-восточной Евразии. Он дает распоряжение снарядить большую экспедицию и за три недели до своей смерти собственноручно составляет для нее инструкцию. Этот исторический документ, положивший начало 1-й камчатской экспедиции Беринга, дошел до наших дней в первой редакции:

«1. Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах[1] возле земли, которая идет на Норд и по чаянию (понеже оной конца не знаю) кажется, что та Земля часть Америки.

3. И для того искать, где оная сошлась с Америкой: и чтобы доехать до какого города Европейских владений, или ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него как оный кюст[2] называют и взять на писме и самим побывать на берегу и взять подленную ведомость и поставя на карту приезжать сюды».

Руководство экспедиции Петр поручает Витусу Берингу. Вся научная и административная сторона экспедиции находилась в руках адмиралтейств-коллегии, руководившией тогда всей морской жизнью страны.

Снаряжая экспедицию, Петр I считал, что она должна выполнить следующие основные задачи: отыскать северный морской путь в Индию и Китай, установить связи с Америкой и выяснить существует ли Анианский пролив.

Интересно его высказывание по этому поводу, записанное состоящим при Петре «механиком и токарного искусства учителем» А. К. Нортовым:

«Я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию.

На сей морской карте проложен путь, называемый Аниан, проложен не напрасно. В последнем путешествии моем слышал я от ученых людей, что такое обретение возможно. Не будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскивать берегов американских».

Надеясь на мощь и настойчивость русского народа, Петр предсказал открытие Берингом северо-восточного пролива. Но сам он не дожил до этих дней. Камчатская экспедиция Беринга — была одним из последних новаторских начинаний великого преобразователя, после организации которой он вскоре скончался.

* * *

Витус Беринг родился в небольшом Ютландском городке Горсенс в 1680 г. Сведения из его биографии дошли до нас весьма скудные. Так о периоде его жизни до поступления в русский флот нам почти ничего не известно.

До поступления на русскую службу Беринг в 1703 г. плавал в Ост-Индию и, следовательно был уже хорошо знаком с морем. Приглашенный Петром в русский флот, Витус Беринг в 1704 г. плавал в Балтийском море. В 1710 г. молодой лейтенант на Азовском море участвует в сражениях с турками. Через два года, после разгрома турецкого флота, Беринг вновь возвращается в Петербург и плавает в Балтике. Зарекомендовав себя хорошим морским офицером, молодой лейтенант вскоре допускается к командованию крупными судами, которые плавают между Петербургом и ближайшими портами Балтики.

В феврале 1715 г. Берингу поручается переправить из Копенгагена купленный в Дании корабль «Перл». Сразу же по окончании этой операции, с которой Беринг прекрасно справился, ему

---

[1] В подлинном тексте Петровской инструкции очевидно пропущено слово «плыть» или «итти».

[2] Кюст — берег (английск.).

доверяют новое и еще более ответственное поручение.

Петр I назначает его командиром 52-пушечного корабля «Селафеил», который плавал в Белом море и был приписан к Архангельскому порту. Это судно нужно было также привести в Петербург. Операция эта ответственная и опасная, так как судно было старое и не совсем исправное, а провести его пришлось через пять морей и океан. Это поручение говорит о том, что уже к 1715 Беринг приобрел славу одного из лучших моряков петровского флота.

Операция с «Селафеилом» также закончилась удачно.

Указ и инструкцию Петра о Северной экспедиции Беринг получил 5 февраля 1725 г., уже после смерти великого преобразователя России. Но подготовка к экспедиции началась много раньше, и к концу января часть людей уже была послана в Вологду, где был назначен сборный пункт всего состава экспедиции.

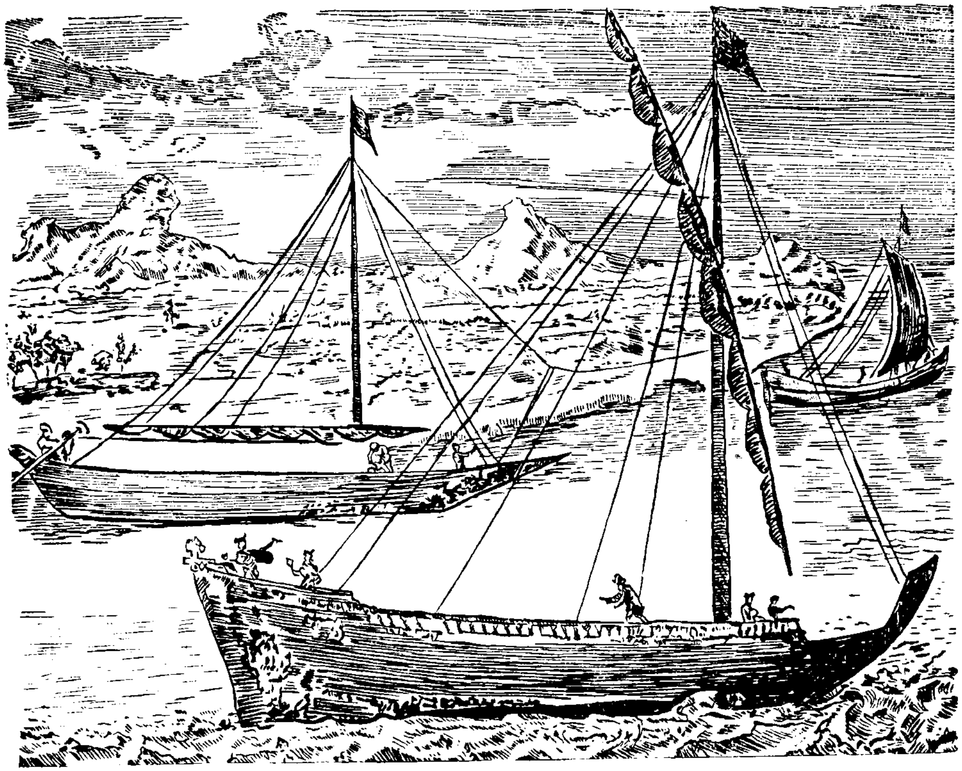
В качестве помощников к Берингу были прикомандированы лейтенант Алексей Чириков — опытный и смелый моряк и лейтенант Мартын Шпангберг. В состав 1 Камчатской экспедиции входили также: гардемарин Петр Чаплин, оставивший подробный дневник первого плавания Беринга, штурманы, геодезист и 60 человек матросов.

В конце февраля экспедиция вышла из Вологды. Это был тяжелый и длительный путь через всю Сибирь к Охотску. Зимой передвигались на лошадях и собаках, а летом на лодках и плотах по многочисленным рекам. На этот путь ушло около 2 лет.

Особенно тяжело пришлось экспедиции во втором году, при передвижении из Якутска в Охотск. Часть снаряжения и команды была направлена по рекам под руководством лейтенанта Шпанг-



Город Якутск (со старинной гравюры первой половины XVIII века)



Вспомогательные суда Беринга (по старинной гравюре)

берга. Этот отряд должен был из Якутска итти по Лене, затем по Алдану, Мае и Юдоме. Однако уже в самом устье Юдомы отряд был застигнут морозами и должен был или зимовать, или двигаться дальше сухим путем. Зимовка была невозможна. Пришлось погрузить тяжелые экспедиционные грузы на нарты, в которые впряглись люди. Скоро стало нехватать продуктов и отряд вынужден был питаться сыромятными ремнями и кожей.

Поздней осенью они добрались до Охотска.

Не меньше трудностей перенес и другой отряд экспедиции, вышедший из Якутска на 600 лошадях, навьюченных экспедиционным скарбом. В обоих отрядах было не мало человеческих жертв. Вся экспедиция, собравшаяся к зиме в Охотске, была сильно истощена, а отдохнуть во время зимовки также не удалось. В Охотске было всего 10—12 дворов, поэтому участникам экспедиции сразу же пришлось заняться строительством помещений для жилья и складов.

В Охотск было дано распоряжение о закладке небольшого экспедиционного судна.

К моменту прибытия экспедиции оно было уже почти готово. Спущенному на воду в июне 1727 г. галиоту (неглубоко сидящее двухмачтовое судно) дали наименование «Фортуна».

Вскоре «Фортуна» была нагружена продовольствием, экспедиционным снаряжением и под начальством Шпангберга, 30 июня, вышла в Охотское море, держа курс на восток к западному Камчатскому берегу.

Капитан Беринг приказал Шпангбергу дойти до Большерецкого острова, расположенного близ устья реки Большой, выгрузить там на берег снаряжение и возвращаться обратно в Охотск.

Оставшиеся в Охотске занялись ремонтом и погрузкой пришедшего с Камчатки бота, который также был использован для переброски экспедиционного багажа и людей на Камчатку.

Шпангберг быстро и хорошо выполнил приказание Беринга, и вскоре вся экспедиция, погрузившись на суда, покинула гостеприимный Охотск. 4 сен-

тября она уже в полном составе была в Большерецке.

Основной базой для дальнейших работ экспедиции избрали Нижнекамчатск, расположенный на противоположном, восточном берегу полуострова. Слабая изученность Камчатки и недостаточные географические познания, вынудили Беринга предпринять сухопутную переброску всех экспедиционных грузов поперек Камчатки, вместо небольшого морского перехода от Большерецка до Нижнекамчатска. Тысячепудовые грузы по очень трудной и утомительной дороге, по бесчисленным горным цепям прошли 900-километровый путь.

В марте 1728 г. вся экспедиция собралась в Нижнекамчатске, где сразу же был заложен большой бот, спущенный на воду через 4 месяца и названный «Св. Гавриилом». Параллельно с работами по постройке бота шла деятельная подготовка к первому плаванию на север. Закупали свежее продовольствие, делали снасти, заготавливали все необходимое для 60 человек команды с расчетом плавания не менее, чем на год.

* * *

Судно первой камчатской экспедиции Беринга покинуло Нижнекамчатск 25 июля 1728 г. Продвигаясь курсом на север и придерживаясь берегов, 9 августа достигли устья Анадыря.

Все плавание «Св. Гавриила» сопровождалось тщательным обследованием береговой черты, хотя, стремясь как можно дальше пройти на Север, невозможно было делать частые береговые высадки.

Частые туманы сильно отразились на работе экспедиции и ее открытиях. Около одного из выступающих в море больших мысов Беринг впервые встретил чукчей, плававших на небольшой лодке из нерпичьей кожи. Они рассказали, что в ясную погоду в море бывает видна неизвестная земля. В честь этих чукчей Беринг назвал мыс Чукотским носом. Следуя в указанную ими сторону, экспедиция вскоре открыла большой, не нанесенный на карту остров, получивший название «Св. Лаврентия».

Туман все время не рассеивался. Поэтому экспедиция и не обнаружила обычно довольно хорошо видимых американских берегов.

26 августа на широте 65°38′ участники экспедиции заметили, что берег круто повернул на запад. Пройдя еще немного к северу, они убедились, что никакой земли далее на север не видно.

Тут произошел спор между начальником экспедиции и его помощниками. Беринг сделал заключение, что Америка не соединяется с Азией, что оба материка разделяются между собой проливом, а потому решил отступить от Петровского указа, который обязывал добраться до противоположных берегов и возвращаться обратно. Чириков же предлагал, для более полного обследования всего района, пройти вдоль Азиатского берега на запад до Колымы и установить, не соединяется ли Америка с Азией где-нибудь западнее Чукотки. Благоприятная погода и отсутствие льдов давали возможность осуществить такое путешествие. Это было весьма разумное предложение, так как оно оградило бы Беринга от многочисленных нападок со стороны консервативных членов адмиралтейств-коллегии.

Другой помощник Беринга, Мартын Шпангберг, придерживался мнения своего начальника и даже сам первый подал мысль о возвращении обратно на Камчатку.

29 августа «Св. Гавриил», дойдя до широты 67°18′, переменил свой курс и стал двигаться на юг к Камчатке.

Таким образом во время первого плавания Беринга не было обнаружено ни американских берегов, ни точных очертаний северо-восточной Евразии. Однако выводы, к которым пришел Беринг в результате своего первого плавания, оказались совершенно правильными.

Мнение о том, что Америка и Азия разделены между собой проливом не было результатом простой интуиции. К нему приводил анализ целого ряда за-

меченных во время плавания факторов. Во-первых, более мелкая волна, обнаруженная в районе предполагаемого пролива, значительно уменьшенные глубины, по сравнению с более южными районами моря, а также целый ряд других более мелких факторов.

Около восточных берегов Камчатки, а также в более северных районах Евразийского побережья выносится много крупного соснового плавника, в то время как сосна там почти не растет. Это говорит о близости неизвестного материка. С этого момента мысли об отыскании американских берегов уже не покидали Беринга. Он обдумывал план об организации нового плавания для более полного обследования всего района.

На обратном пути экспедиция открывает еще один остров, который называет «Св. Диомидом». На самом деле там имеются два острова, носящих теперь имена Крузенштерна и Ратманова.

Через несколько дней произошла еще одна встреча с местными жителями. Чукчи опять сообщили сведения, говорящие о том, что где-то недалеко должна находиться Большая Земля.

В начале сентября экспедиция возвратилась в Нижнекамчатск и расположилась на зимовку.

В течение всей зимы велась подготовка ко второму плаванию. Вновь заготовлялись продукты, ремонтировалось судно и его такелаж, подготовлялось новое снаряжение.

В июне следующего года «Св. Гавриил» снова покидает устье реки Камчатки и направляется на розыски американских берегов.

Однако, условия этого плавания резко отличались от прошлогодних. Вскоре же после выхода из Нижнекамчатска появились встречные ветры. Тихое в прошлом году море — превратилось в свирепый океан. Борьба с разыгравшейся стихией была бесполезна. 9 июня 1729 г. Беринг вынужден был повернуть обратно. Но не заходя в Нижнекамчатск, он решил обогнуть с юга Камчатский полуостров и произвести тщательную опись его южных берегов. Экспедиция собрала богатейший картографический материал, который совершенно разбивал прежние представления о форме и размере полуострова и давал первые правильные представления о нем.

До Беринга, на всех картах Камчатка изображалась огромной территорией, вбиравшей в себя все острова Курильской гряды и доходящей почти до самой Японии.

Во время этого перехода, Беринг совершенно отчетливо установил южную оконечность Камчатки, назвав ее мысом Лопатка.

Вскоре оказавшись возле Большерецка, Беринг убедился в ошибочности своего решения о сухопутной переброске грузов поперек Камчатки. Работа, занявшая целую зиму у всей экспедиции и разорившая камчадалов, которые были оторваны от зимнего промысла, могла быть легко произведена за 5—6 дней морского перехода.

После недолгой остановки в Большерецке, экспедиция направилась в Охотск. Закончив на этом свою первую камчатскую экспедицию, Беринг сразу же отправляется в столицу.

Путь через всю Сибирь опять занял у Беринга много времени. Только 1 марта 1730 г., после пятилетнего отсутствия, он вновь прибыл в Петербург.

За время путешествия по Сибири Беринг детально продумал все итоги проделанных работ. Вскоре по прибытии в столицу он подает рапорт и подробный доклад о результатах работ, где высказывает свое мнение о разделении материков Азии и Америки проливом и излагает картографический материал о Камчатке.

В подробной «докладной записке», адресованной императрице Анне Ивановне, он предлагает организовать большую комплексную экспедицию, которая исследовала бы все северные и восточные берега Евразии, открыла бы американский берег и обследовала бы Курильские острова вплоть до самой Японии.

Однако в столице очень холодно встретили начальника большой прави-

тельственной экспедиции. В адмиралтейств-коллегии отчет Беринга вызвал большие сомнения.

Результаты работ Беринга, между тем, отличались исключительной точностью. Они ломали все существовавшие представления о северо-восточной части Евразийского материка. Это подтвердил и Кук, через 50 лет после Беринга плававший в тех же местах.

Не малую роль в пренебрежительном отношении к работам Беринга сыграли авантюристические деяния некоего казачьего воеводы Шестакова, составившего карту Колымского края и Чукотки. Этот сборщик ясака, с помощью находящегося при нем геодезиста (так как сам Шестаков был неграмотным) к северу от Колымы нанес очертания замеченной суши и выдал их за американский берег. На самом же деле это были берега давно известных Медвежьих островов, расположенных как раз против Колымского устья. Но карты Шестакова каким-то образом попали заграницу и были напечатаны в Париже вместе с «геройским» описанием его походов.

Работы Беринга, вскрывавшие авантюристическую сущность Шестаковского «геройства», которое получило всеобщее признание, были встречены весьма враждебно.

Доказательства Беринга о точности его наблюдений не встречали поддержки. Он предлагал организовать новую экспедицию, которая смогла бы проверить, расширить и дополнить все проведенные работы, но это предложение также не нашло сочувствия у консервативных членов адмиралтейств-коллегии.

Но планы Беринга, рассчитанные на установление торговых сношений с Америкой и Японией, а следовательно усиление политического и экономического влияния России на севере Тихого океана, наконец подкупили членов сената. Они вынесли решение об организации второй камчатской экспедиции. Императрица наложила резолюцию: «та экспедиция к славе Российской империи отправлена быть может».

В обсуждении планов новой экспедиции принимали участие сенат, адмиралтейств-коллегия и Академия Наук. После некоторых колебаний было решено провести в жизнь все огромные планы работ, предложенные Берингом. Всю экспедицию решено было разбить на семь отрядов, самостоятельно производящих определенную часть работы.

Начальником всей экспедиции был назначен Витус Беринг, получивший звание капитан-командора.

Отряды этой второй экспедиции Беринга, которая в истории получила наименование «Великой русской северной экспедиции», обследовали следующие районы:

Первый отряд. Берег между Печорой и Обской губой. Исходным пунктом был Архангельск. Руководили этим отрядом лейтенанты Муравьев и Павлов, которых потом заменили Малыгин и Скуратов.

Второй отряд. Побережье между Обской губой и Хатангой. Отрядом руководил лейтенант Овцын, который потом был разжалован в матросы и заменен Федором Мининым. Базой отряда был Тобольск.

Третий отряд. Побережье между Леной и Енисеем. База отряда была в Якутске. Руководил им лейтенант Прончищев, а после смерти его — Харитон Лаптев.

Четвертый отряд. Все побережье от Лены на восток до Тихого океана. Исходным пунктом отряда был тоже Якутск. Он работал под руководством Ласиниуса, впоследствии трагически погибшего, которого заменил лейтенант Дмитрий Лаптев.

Пятый отряд. Камчатка, северо-западная Америка и острова в северной части Тихого океана. Исходным пунктом отряда был Охотск. Руководил им сам Беринг.

Шестой отряд. Обследовал Курильские острова и Японию. Базировался он также в Охотске и руководил им Беринг через капитана Мартына Шпангберга.

Седьмой отряд. Обследовал внутренние части Сибири. Он находился в

ведении Академии Наук и возглавлялся академиками: натуралистом Иоганном Гмелиным, географом и историком Герардом Миллером, астрономом Иосифом Делилем, натуралистом Стеллером, Фишером и другими.

Вся экспедиция была основательно засекречена, поэтому до наших дней дошло очень мало экспедиционных документов, а результаты ее почти нигде не печатались.

17 апреля 1732 г. об экспедиции был издан указ и с этой даты началось грандиозное предприятие, с которым не может сравниться ни одно научное начинание во всей истории исследования земли.

Беринг был не только инициатором и руководителем ее, он сам являлся и организатором всех ее бесчисленных работ, длившихся почти 12 лет. Он сам подбирал необходимые кадры, сам составлял планы и наставления для ее отдельных работ, сам помогал подбирать необходимое снаряжение.

В отдаленные окраины нашей страны двинулась огромная масса ученых моряков и мастеровых, которые часто забирали с собой жен и детей, так как работы предполагалось проводить не менее 6 лет. Часть участников экспедиции, обосновавшись в отдаленных участках Сибири и Камчатки, больше не пожелала возвращаться в центральную Россию.

Для связи между Иркутском и Москвой были учреждены фельдъегерские отряды.

Великая русская северная экспедиция впервые повела мощное наступление на совершенно неизученные российские окраины, впервые произвела опись всех северных и восточных берегов Евразийского материка и установила их географическое положение.

* * *

В феврале 1733 г. все подготовительные работы в столице были закончены и огромная экспедиция начала свой путь на восток по проселочным трактам российского бездорожья и бесчисленным сибирским рекам.

Группа Беринга прибыла в Якутск в октябре 1734 г. Здесь Беринг обосновался надолго, так как надо было руководить отрядами Прончищева и Ласиниуса, которые начинали работать с лета 1735 г., разведать более удобные пути к Охотску, заготовить большое количество продуктов и снаряжения для предстоящих работ. К 1736 г. в Якутске собралась большая часть восточных отрядов экспедиции, масса мастеровых, матросов и т. д. Туда же съехались и академики: Миллер, Гмелин, Делиль. В этот период немногочисленное население Якутска увеличилось более чем на 800 человек. Всю эту массу людей надо было обеспечить продовольствием, жильем, одеждой и прочим.

Эти заботы отвлекали внимание Беринга от подготовительных работ американского отряда. Почти четыре года прошло с момента выхода экспедиции из Петербурга, а отряд Беринга еще не подготовился к своим экспедиционным работам. Это беспокоило адмиралтейств-коллегию, которая начала забрасывать Беринга недоброжелательными посланиями.

Вскоре до Беринга доходят печальные вести о повальной цынге, свирепствовавшей в отряде Ласиниуса, от которой ушло в могилу более $^2/_3$ отряда во главе с его начальником. Отряду пришлось зимой оказывать экстренную помощь и оставшихся в живых перевезти в Якутск.

На место погибшего от цынги Ласиниуса Беринг посылает прибывшего к нему, в качестве ближайшего помощника, лейтенанта Дмитрия Лаптева. Летом 1736 г. Лаптев с новой командой оправляется на шлюпках к месту трагической зимовки и успешно проводит порученную Берингом работу.

Чтобы успокоить адмиралтейств-коллегию, Беринг летом 1737 г. со всеми людьми своего отряда перебирается в Охотск, хотя подготовительные работы в Якутске еще не были закончены.

К этому времени, под руководством Шпангберга в Охотске были построены два небольших судна «Михаил» и «Надежда», а также отремонтированы «Гавриил» и «Фортуна». В октябре того же года во время бури «Фортуна» была выброшена на берег и совершенно разбита. Для обоих отрядов оставалось всего три небольших судна. Их могло хватить только для одного отряда, поэтому Беринг решает все их передать Шпангбергу, а себе построить два новых бота.

В июне 1738 г. отряд Шпангберга покидает Охотск и отправляется в свое первое плавание для обследования Курильских островов. Сам Шпангберг командует ботом «Михаил», его помощник лейтенант Вальтен назначается капитаном «Надежды», а Шельтинг — «Гавриила».

Только весной 1740 г., наконец, были построены суда, предназначенные для плавания к американским берегам. Пакетботы «Павел» и «Петр» были довольно хорошо приспособлены для длительных и дальних переходов. Они имели большую грузоподъемность, хороший такелаж и были вооружены пушками.

Пакетботы смогли выйти в море только в сентябре. Из Охотска «Петр» под командой самого Беринга, а «Павел» — капитана Чирикова, направились в Большерецк, а затем, обогнув мыс Лопатка, вошли в Авачинскую бухту на восточном побережьи Камчатки, где нашли себе прекрасную гавань. Так как был уже октябрь месяц, суда решили здесь зазимовать. Бухту на месте зимовки в честь своих судов Беринг назвал Петропавловской.

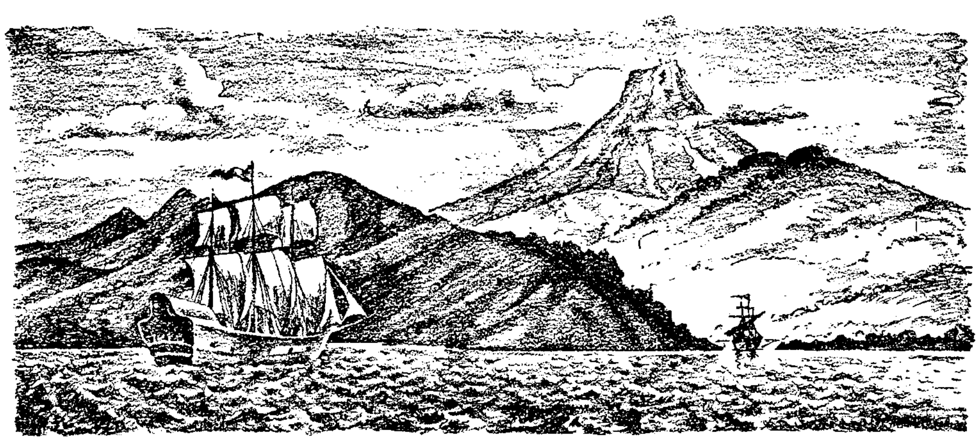
С ранней весны начали готовиться к предстоящему плаванию. Разработали планы своих походов и наметили ориентировочные курсы. Так как на основании составленной Делилем карты предполагалось, что к юго-востоку от Камчатки находится земля Гама, отсутствие которой было впоследствии доказано плаванием Шпангберга, то решили итти не на восток, как предполагали вначале, а немного отклониться к югу.

4 июня 1741 г. оба судна покинули Петропавловскую бухту.

Вместе с Берингом на «Петре» пошли в плавание академик-натуралист Стеллер, лейтенант Ваксель, штурманы Эзельберг и Юшин, живописец Плániснер и более 70 человек команды.

У Чирикова на «Павле» находился профессор-астроном Делиль Деля-Кройер (брат известного академика Иосифа Делиля), лейтенанты Чихачев и Плаутинг и около 75 человек команды.

Оба суда двигались вместе. Так как



Из Охотска «Петр» под командой самого Беринга, а «Павел» — капитана Чирикова, направились в Большерецк, а затем, обогнув мыс Лопатка, вошли в Авачинскую бухту на восточном побережьи Камчатки...

Рис. Е. Протопопова



Авачинская бухта (со старинной гравюры середины XVIII века)

никаких признаков земли Гама не было обнаружено, курс соответственно изменили. Но начавшаяся вскоре свежая погода заставила двигаться переменными курсами. Через восемь дней ветер еще больше усилился, появилась крупная волна и оба судна потеряли друг друга из вида.

С этого момента началась самостоятельная жизнь каждого экипажа и обоим судам не суждено было больше встретиться.

* * *

Чириков на пакетботе «Павел», расставшись с «Петром», больше суток пробыл в дрейфе, а затем направился на восток и вскоре немного отклонился к северу. 15 июля с пакетбота заметили землю, которая оказалась аме-

риканским берегом. К этому времени ветер утих и можно было рассмотреть высокие берега вновь открытой земли.

Вскоре убедились, что подойти к обрывистым и покрытым густым лесом берегам будет невозможно. Пройдя еще немного к северу, заметили небольшую бухту, для обследования которой послали шлюпку с 10 матросами и штурманом Дементьевым. В течение целой недели шлюпка не возвращалась. Тогда на розыски ее решили послать вторую шлюпку, которая так же, как и первая, пропала без вести. Кроме пятнадцати человек команды, Чириков потерял шлюпки, необходимые для пополнения запасов воды.

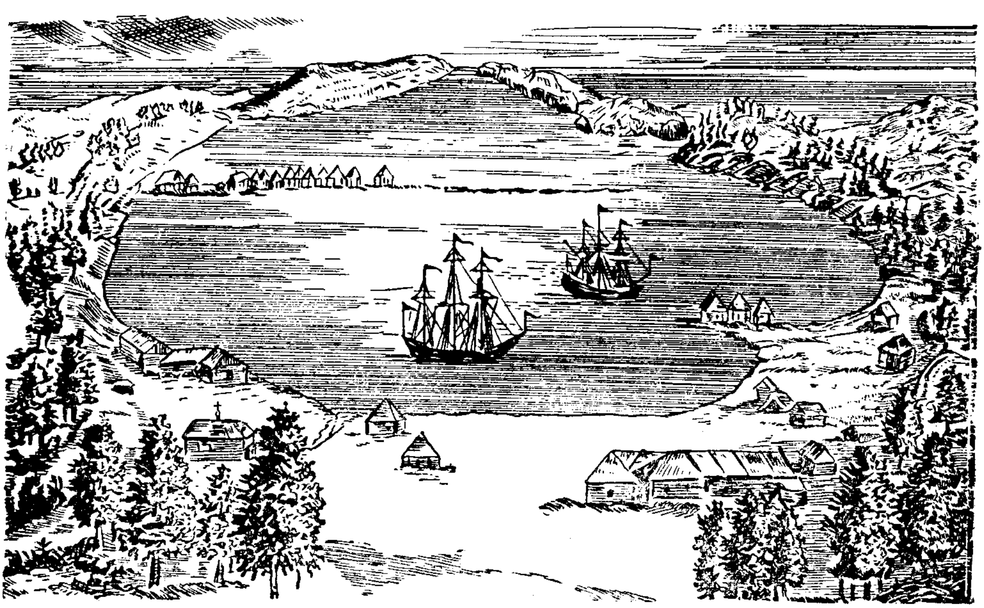
Опасаясь заболеваний от недостатка питьевой воды Чириков решает как можно скорее возвращаться обратно на Камчатку.

На обратном пути заметили несколько островов Алеутского архипелага. Но и там пополнить запасы воды не удалось.

В сентябре была больна уже большая часть команды, в том числе и сам капитан, которого заменил штурман Елагин. Вскоре появились и смертные случаи. Умерли лейтенанты Чихачев, Плаутинг и два матроса. Затем скончалась еще целая группа больных. В день подхода к Петропавловской бухте умер профессор Делиль. Всего за время плавания ушло в могилу 21 человек.

Перезимовав в Петропавловске и оправившись от болезни, Чириков в следующем году предпринимает еще одно плавание к американским берегам, но встречные ветры и плохие условия плавания заставляют его вернуться. Не заходя в Петропавловск, «Павел» направился в Охотск.

Еще более трагическая судьба ожидала экипаж «Петра». Потеряв не мало времени на розыски потерянного во время бури судна Чирикова, командор Беринг решает направиться к югу в надежде там встретить «Павла». Но убедившись, наконец, в бесполезности своих поисков, Беринг, двигаясь переменными курсами, 16 июля впервые обнаруживает землю. Это была высокая сопка американского материка, покрытая снеговой шапкой. Она получила название горы «Ильи». Это была одна из самых крупных гор в Северной Америке, возвышающаяся на 5 500 м. над уровнем моря.



Петропавловск на Камчатке (по старинной гравюре)

Повернув на северо-запад, судно оказалось возле гористого острова, также получившего от Беринга наименование «Св. Ильи» (теперь он носит местное название «Каяк»). Возле острова пакетбот «Петр» встал на якорь и академик Стеллер сумел собрать на нем большой научный материал.

Утром 25 июля судно снялось с якоря и начало свой обратный путь к берегам Камчатки. На следующий день участники экспедиции увидели остров Кадьяк, а затем и ряд других островов из группы Алеутского архипелага.

В это время на судне было уже не мало больных цынгой. 30 августа встали на якорь у группы мелких островов. В честь первого умершего на судне больного решено было назвать их Шумягинскими. Здесь простояли несколько дней, немного пополнив свои запасы пресной воды. Во время этой стоянки Стеллер собрал биологический материал, послуживший основанием для большой научной работы.

6 сентября снялись с якоря и вдоль цепи Алеутских островов направились на запад. Через два дня разразилась страшная буря, которая не прекращалась почти в течение целого месяца. Судно бросало по волнам как щепку. Из-за страшной качки нельзя было готовить горячую пищу. Больных на судне с каждым днем становилось все больше и больше.

30 сентября буря разразилась с еще большей силой. «Каждую минуту,— пишет Стеллер,— ждали гибели судна. Более страшной бури трудно себе представить. Никто не мог ни сидеть, ни стоять, ни лежать».

Кто-то из офицеров предложил повернуть к американскому берегу и там найти себе место для зимовки, но Беринг, тоже страдавший цынгой, наотрез от этого отказался.

От страшной качки, плохого ухода и питания больные стали умирать целыми партиями.

Наконец, утром 4 ноября открылись высокие берега, очень напоминавшие Камчатку. «Невозможно описать,— говорит Стеллер,— как велика была радость всех, когда увидели землю.



Через 2 дня разразилась страшная буря...

Рис. Е. Протопопова

Умирающие выползали наверх, чтобы увидеть ее собственными глазами».

От перенесенной бури «Петр» потерял почти весь свой такелаж. Искать удобного места для якорной стоянки было невозможно. Решили прямо приставать к берегу. Всем казалось, что это была Камчатка. Многие искали знакомый вход в Авачинскую бухту. Но увы, это был остров, на котором вскоре появилась могила капитан-командора Витуса Беринга.

К этому времени на судне уже 12 человек умерли, 36 были тяжело больны, а способных участвовать в судовых работах набралось не более 10. Подход к берегу был очень опасный, и только благодаря случайности судно оказалось не разбитым о прибрежную скалу. 6 ноября Стеллер и Планиснер отправились на остров за дичью. Вернулись они с хорошей добычей и свежими куропатками поддержали больного Беринга и членов команды.

На следующий день начали перевозить больных на берег и размещать их в вырытых землянках, покрытых остатками парусов. Люди умирали каждый день. Обстановка была очень тяжелой. Люди все больше и больше убеждались, что они находятся не на Камчатке. Однако, Беринг, прекрасно знавший это, поддерживал дух своей команды и старался доказать, что они находятся поблизости от места спасения.

Вскоре двое матросов обошли все побережье и пришли к исходному пункту. Сомнений ни у кого не осталось — это был остров.

Здоровье Беринга все ухудшалось. Из-за сильных отеков на ногах он не мог двигаться. До последнего вздоха Беринг не терял сознания. Утром 8 декабря 1741 г. его не стало. Он тихо скончался, до последней минуты не прекращая заботиться о своих спутниках.

Только 46 человек осталось в живых после тяжелой зимовки на необитаемом острове. Для истощенных моряков спасением явилась хорошая охота на совершенно не пуганную дичь.

Летом из остатков своего пакетбота моряки сколотили баркас, на котором в августе покинули место трагической зимовки, назвав остров именем Беринга. Через 13 дней они доплыли до берегов Камчатки и пришли в Петропавловск, где их давно уже считали погибшими.

Остров Беринга, как потом выяснилось, является самым близким из Командорских островов, который в хорошую погоду виден из устья реки Камчатки.

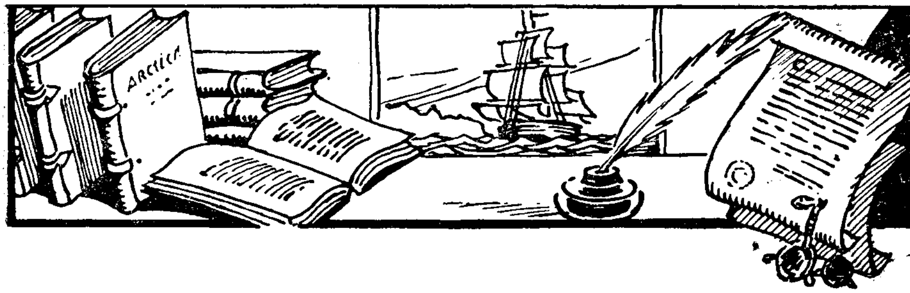
Очевидно на него и указывали Берингу камчадалы во время его первой экспедиции, когда он зимовал в Нижнекамчатске.

Известие о смерти начальника «Великой русской северной экспедиции» дошло в столицу очень поздно. Еще в 1743 г. адмиралтейств-коллегия присылала в Охотск циркуляры на имя покойного капитан-командора Витуса Беринга.





Собаки на льдинах



Исторические заметки

Вл. ПОПОВ-ШТАРК

ОСТРОВА ДЕ-ЛОНГА

(Происхождение географических названий)

Американская полюсная экспедиция капитана Де-Лонга вышла из Сан-Франциско в июле 1879 г. Пройдя через Берингов пролив, она направилась к Колючинской губе, чтобы собрать сначала сведения о Норденшельде, за судьбу которого беспокоились в Европе.

Далее судно Де-Лонга «Жаннета», двинулось к северу. Оно вмерзло в лед севернее острова Врангеля и начало дрейфовать на запад. В течение 1 года и 10 месяцев «Жаннета» находилась в тисках льдов. В июне 1881 г. на севере от Новосибирских островов «Жаннета» была раздавлена льдами и пошла ко дну. Перебравшись на лед, участники экспедиции решили итти пешком к берегам азиатского материка, к устью реки Лены, где они надеялись встретить населенные пункты.

Однако, достигнув материка, измученные и обессиленные путники не нашли населенных пунктов и один за другим погибли от голода...

О дрейфе «Жаннеты» и ее гибели узнали из сохранившегося дневника Де-Лонга. Этот дневник он продолжал писать и во время пешего перехода и в последние дни своей жизни. Заключительные страницы дневника написаны слабеющей рукой умирающего. По нему восстановлена вся полярная трагедия этой экспедиции.

Из этого же дневника мир узнал об открытии новых островов и происхождении их названий.

ОСТРОВА ЖАННЕТЫ И ГЕНРИЕТТЫ

«Ничего, кроме льда, день изо дня. Если подняться наверх,— горизонт расширяется, но это только делает пустыню еще более дикой» — записывает Де-Лонг 25 апреля 1881 г. И только через 21 день после этой записи, 16 мая он восклицает: «Земля! Оказывается, что на свете существует что-то кроме льда. Денбар едва поверил своим глазам, когда увидел сегодня остров на западе. Я бросил все, выбежал наверх и, действительно, увидел небольшой остров — первую землю, которую мы встретили за 14 месяцев (за время дрейфа «Жаннеты»). Наше плавание не будет совершенно бесцельным, так как нам, наконец, удалось открыть неизвестную еще землю, правда, небольшую. Мы больше 20 месяцев заперты в пловучей клетке и возможность оказаться на твердой земле приводит нас в восторг. Конечно, мы не знаем, найдем ли на острове землю или камень... С островом связаны все наши помыслы. Мы не спускаем с него глаз, стараемся угадать расстояние и с нетерпением ждем, когда попутный ветер приблизит нас к острову. Мы охотно поверили бы и тому, что на острове золо-

тые россыпи, которые сделают нас богатыми, как государственное казначейство, но без его долгов... Большинство из нас перед сном внимательно вглядывается в остров, чтобы убедиться, что он еще не растаял... Небольшая масса вулаканических скал, как наш остров, радует глаз не меньше оазиса в пустыне. В сравнении с ошеломляющим открытием острова все прочие события дня теряют всякое значение».

По мере приближения к острову, выяснялась его природа: он был скалист, с трещинами или оврагами, забитыми снегом, самая высокая и отдаленная его точка представляла собой, повидимому, вулканическую вершину.

Вскоре к западу от открытого острова были замечены признаки еще какой-то земли. Де-Лонг несколько раз взбирался на мачту, вглядывался в неясные очертания и все же не мог решить — видит ли он покрытые снегом горы или это облака на горизонте. 20 мая моряки окончательно убедились, что это земля. Таким образом, они открыли второй остров, больших размеров, чем первый.

Взобравшись 24 мая на мачту, Де-Лонг мог хорошо рассмотреть оба острова. Судно дрейфовало к юго-западу и настолько приблизилось ко второму острову, что на нем легко можно было рассмотреть прекрасную бухту.

Опасаясь, что дрейф пронесет судно мимо островов и они останутся необследованными, Де-Лонг решил отправить отряд по льду на ближний из них, названный им островом «Генриетты» в честь его дочери. Второй назвали в честь корабля — островом «Жаннеты».

Переход по льду представлял большие трудности, так как лед был очень торосист и перемежался разводьями и полыньями. Отряд был сформирован из 2 офицеров и 4 матросов. Они взяли с собой сани, 15 собак и легкий ялик для переправы через открытую воду. Провиантом они были обеспечены на 7 дней. Отряд должен был разведать, где можно пристать к берегу, чтобы починить течь корабля, есть ли на острове животные и птицы для пополнения убывающих запасов и смогут ли моряки, в случае катастрофы с «Жаннетой», прожить некоторое время на острове и оттуда направиться к Сибирскому берегу.

Начальником отряда был инженер-механик Мельвилль, которому Де-Лонг дал указание ни под каким видом не оставаться на острове более 24 часов.

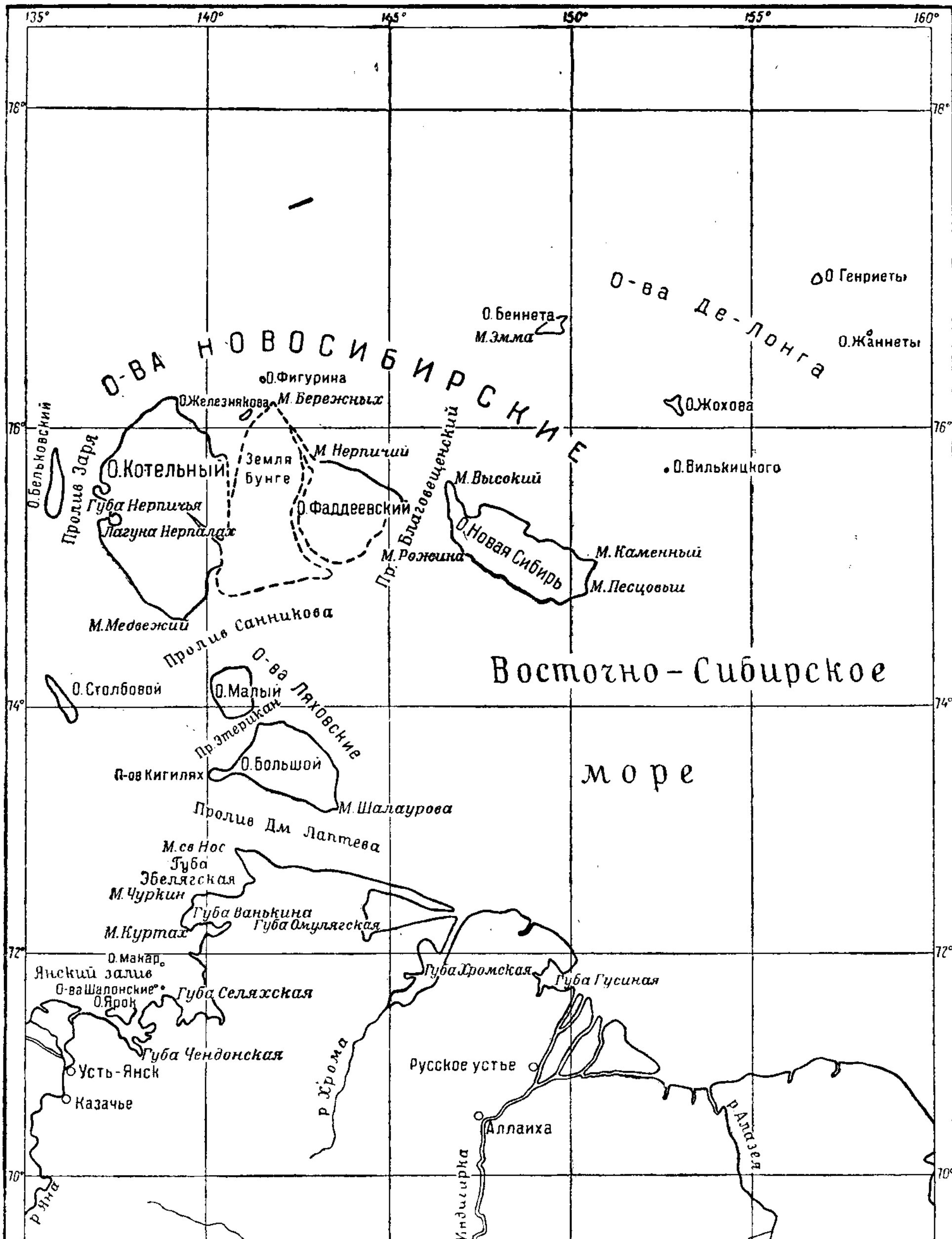
На «Жаннете» напряженно ожидали возвращения товарищей. Они пришли на третий день, усталые и измученные.

Мельвилль в рапорте, поданном Де-Лонгу, писал о том, что отряд высадился на острове Генриетты 2 июня и водрузил на нем шелковый флаг Соединенных Штатов. Отряд установил там гурий, в который был вложен посланный Де-Лонгом отчет о плавании. Свое недолгое пребывание на острове отряд использовал для его подробного осмотра. Остров представляет собою бесплодную скалу со снежной вершиной. Восточная сторона вершины покрыта ледником. Кроме гнездящихся на скалах голубей, других птиц не обнаружено. В качестве «трофея» на корабль доставлено немного травы и мха, а также кусок скалы. Из-за крутизны подъема не удалось взобраться на вершину утеса.

После этого Де-Лонг окончательно закрепил за новооткрытыми островами их географические названия и положение. Остров Жаннеты, открытый 16 мая, находится на 76°47′ сев. шир. и 158°56′ вост. долг. Остров Генриетты, открытый 24 мая, на 77° 06′ сев. шир. и 156° 34′ вост. долг.

6 июня льды вокруг «Жаннеты» пришли в движение, но она продолжала дрейфовать к западу. У людей создавалось впечатление, что дрейфовало не судно, а оба острова медленно и величественно проплывали мимо них среди унылой ледяной пустыни.

8 июня Де-Лонг отмечает: «Так как мы уже прошли его (о. Генриетты), то остров можно назвать делом прошлого».



Карта Новосибирских островов и островов Де-Лонга

Но история острова Генриетты на этом не закончилась. Через 56 лет после Де-Лонга ее продолжили советские полярники.

В 1937 г. на острове Генриетты была создана первая советская полярная станция, на которой осталось зимовать 7 чел.: начальник станции Муханов, биолог Леонов, геофизик Шашковский, гидролог Ющак, радист Яковлев, механик Кубеков и повар Волков.

8 июня 1938 г. биолог Леонов, собирая коллекцию лишайников, обнаружил под гнездом чайки тот самый медный цилиндр с запиской Де-Лонга, которую Мельвилль вложил в гурий. К сожалению, цилиндр не был запаян, и в него проникла вода, повредившая бумагу. Без специальной обработки этот документ нельзя было прочесть.

Через несколько дней после первой находки, вблизи этого же места были обнаружены: двухметровый флагшток и куски веревки, которая служила для подъема американского флага, оставленного здесь Мельвиллем. Другие куски веревки были найдены в гнездах чистиков. Под слоем густого мха были обнаружены бумажные гильзы.

Остров Генриетты — обрывистый, вулканического происхождения, площадь его — около 10 кв. км. Три четверти его покрыты куполообразным ледником. Климат его очень суровый.

Еще в начале зимовки, в 1937 г., начальник зимовки т. Муханов, обратил внимание на большое скопление облаков, державшихся в течение целого месяца к северо-востоку от острова Генриетты. 12 октября, при ясной погоде, зимовщики увидели вдалеке подобие скалистого берега неизвестного острова. Берег этот был зарисован и описание его занесено в вахтенный журнал.

Весною в сторону предполагаемого острова наблюдался перелет птиц. Белые куропатки, гаги и кулики, отдыхавшие на острове Генриетты, потянулись на северо-восток.

Только обследование этого района ледоколами или самолетами позволит с точностью установить, действительно ли существует там остров.

15 апреля 1938 г. на куполе ледника острова Генриетты была открыта подстанция, на которой по очереди дежурили зимовщики.

Первые советские полярники, зимовавшие на острове Генриетты, собрали богатый научный материал.

ОСТРОВ БЕННЕТА

Во время пешего путешествия, приблизительно через месяц после гибели «Жаннеты», американцы стали замечать впереди признаки открытой воды.

13 июля небо очистилось от облаков и стала хорошая видимость. Один из участников экспедиции обратил внимание Де-Лонга на продолговатую черную полоску, видневшуюся на горизонте. Он утверждал, что это остров. Командир же решил, что черная полоска — это просто чистая вода.

Однако в следующие дни, продвигаясь вперед, они убедились, что приближаются к острову. Это был третий остров на их многострадальном пути. Но подступы к нему вели через открытую воду.

Дотащившись до кромки льда, путники пересели в боты и поплыли к острову.

С одной стороны острова возвышался мощный мыс, который был похож на угасший вулкан, с другой длинный и низкий нос спускался к ледяному припаю. Эту отлогую часть острова избрал Де-Лонг для высадки.

Боты двигались некоторое время вдоль берега на запад. Мимо людей проходил то край нависшего ледника, возвышавшегося метров на девять, то неприступные голые утесы. Подходящее место для высадки трудно было найти.

Наконец, показалась узкая полоска земли, протянувшаяся у подножья утеса. Здесь протекал небольшой ручей, образовавшийся от таяния снега. С утеса сюда время от времени падали крупные камни, так что жизнь людей здесь была



Южный берег острова Генриетты

в опасности. Но все же, после сорокадневного путешествия по дрейфующим льдам, это была желанная земля. Остров назвали именем Беннета.

Беннет был американский газетный магнат, субсидировавший экспедицию Де-Лонга.

Место высадки на южном берегу острова Де-Лонг назвал в честь своей жены — мысом Эммы.

На острове Беннета американцы провели восемь дней, набираясь сил для продолжения пути к берегам материка. Они всесторонне обследовали остров. Были собраны ботанические, орнитологические и минералогические коллекции, произведена шестисуточная серия ежечасных наблюдений над колебанием уровня моря, промеры прибрежных глубин, найдена жила бурого угля, который прекрасно горел, так как в нем содержалось от 50 до 60% углерода.

Широту нового острова определили в 76°38′, долготу — в 148°20′ (восточная).

Скитальцы питались здесь птицами и яйцами, за которыми пришлось лазить по крутым скалам, пили вкусную родниковую воду.

На расстоянии мили к востоку от мыса Эммы был сложен из камней гурий, в который вложен краткий отчет об открытии всех трех островов и состоянии экипажа «Жаннеты».

Через 21 год после открытия острова Беннета Де-Лонгом на него ступила нога русского исследователя. Это был полярный путешественник геолог Толль, пришедший сюда в 1902 г. с Новосибирских островов, в сопровождении астронома Зеберга и двух проводников. Партия Толля покинула свое судно «Заря» в лагуне Нерпалах 23 мая 1902 г. и направилась вдоль северных берегов островов Котельного и Фадеевского к острову Новая Сибирь [1]). Несколько дней они провели на мысе Высоком и 13 июля направились к острову Беннета.

В этом походе Толль пользовался собачьими упряжками и парой байдар, захваченных с собой с острова Котельного.

В качестве плота они однажды использовали пловучую льдину, вытащив на нее обе байдары со всем имуществом. В течение четырех с половиной суток плыла на ней партия к северо-востоку, пока льдину не начало относить течением к югу. Тогда они покинули ее, пересели в байдары и 3 августа достигли мыса Эммы на острове Беннета, где когда-то высаживались американские моряки с «Жаннеты».

Толль заново обследовал остров, собрал коллекцию минералогических образцов.

Было условлено, что за ними придет шхуна «Заря». Но командир ее, лейтенант Матисен, бесплодно старался пробиться к острову Беннета. Несмотря на двухкратную попытку, судно не смогло преодолеть непроходимый лед. Толлевская четверка была, таким образом, обречена на положение полярных робинзонов.

Позже вельбот «Зари» с мезенскими поморами, во главе с боцманом Бегичевым, достиг мыса Эммы. Но спасатели уже не застали здесь Толля и его спутников. Из оставленного письма они выяснили, что еще 8 ноября 1902 г. партия ушла пешком к югу, направившись к Новосибирским островам.

Несмотря на продолжительные поиски, партию Толля так и не удалось найти. Очевидно они погибли, попав в область тонкого льда, окружавшего полынью.

В третий раз после Де-Лонга остров Беннета посетили люди в 1913 г. Это были участники Русской гидрографической экспедиции на судах «Вайгач» и «Таймыр». Начальник ее Б. Вилькицкий интересовался минералогическими коллекциями, оставленными на этом острове Толлем.

«На рассвете 5 сентября,— рассказывает судовой врач «Вайгача» Старока-

[1]) Смотри карту на стр. 105.



Чистики на острове Генриетты

домский,— увидели высокий угрюмый берег о. Беннета и укрылись под его северным массивом... Начальником экспедиции мне было поручено отправиться на поиски этой коллекции... Руководствуясь наброском острова, найденного в числе других документов (спасательной партией на вельботе «Зари»), мы отправились от места стоянки у северо-восточного конца острова, взяв по двое саней и восьми матросов с каждого ледокола; со мною пошли: с транспорта «Таймыр» лейтенант Жохов, а с транспорта «Вайгач» — лейтенант Неупокоев и инж.-мех. Петерсон. О. Беннета — гористый, высокий остров. Центральную часть острова занимает огромная пологая гора, сплошь покрытая зернистым фирновым льдом; который местами спускается в море широкими полосами...»

Высадившись на остров, береговая партия, то разъединяясь для большего охвата площади, то вновь соединяясь, достигла к вечеру южного берега острова, пройдя около 15 верст, и под защитой массива полуострова Чернышова разбила палатку. «Поиски,— продолжает Старокадомский, — вскоре дали желаемый результат. Одновременно, в противоположных концах долинки между полуостровом Чернышева и отрогами центральной горы, лейтенантом Жоховым и мною были найдены по два ящика, наполненных образцами, часть которых имела еще следы этикеток и бумаги, в которую когда-то все было тщательно завернуто.

Часть ящиков, сделанных из вытесанных из плавника досок, была разрушена, сборы частью занесены илом — бушевавший прибой подкатывал волны порою до самых ящиков, лежавших недалеко от воды».

Среди образцов породы были два куска бивней мамонта.

Часть береговой партии прошла к домику, построенному некогда Толлем на восточном берегу острова.

«Над домиком пронеслось не мало жестоких буранов. Мы нашли только остатки жалкого жилища, разбросанные по берегу неподалеку от замерзшего ручья... Ржавая берданка с вынутым замком, часть от искусственного горизонта, пила из оленьего рога, кое-что из старой обуви, банки от пикулей, клочья истлевшей шкуры белого медвежонка и еще разная мелочь — вот все что сохранилось среди разметанных бревен этого жилья, близко подходящего по типу к обычным на побережье Ледовитого моря «поварням»... Мы вернулись к месту высадки, привезя 7½ пудов коллекций, собранных Толлем во время трехмесячного пребывания его на острове... К 11 часам утра мы были уже «дома». На «Таймыре» в это время был уже приготовлен большой деревянный крест, к которому прикрепили медную доску с надписью: «Памяти погибших в 1902 году: начальника экспедиции Эдуарда Толля, астронома Фридриха Зеберг, проводников: Николая Грохова и Василия Протодьяконова. Гидр. эксп. Сев. Лед. океана, 5 сентября 1913 г.». Этот крест установили близ вершины полуострова, отдав таким образом дань памяти самоотверженных исследователей острова, погребенных в пучине полярного моря».

ОСТРОВ ВИЛЬКИЦКОГО

Лето 1913 г. в сибирских морях было очень благоприятным в ледовом отношении. Суда Русской гидрографической экспедиции «Таймыр» и «Вайгач», выйдя из Владивостока 9 июля и пройдя Берингов пролив 6 августа, беспрепятственно достигли 16 августа Медвежьих островов. Отсюда транспорты направились дальше на запад к острову Преображения в море Лаптевых, но различными путями: «Вайгач» прошел проливом Лаптева, а «Таймыр» — севернее Новосибирских островов.

Милях в 30—40 от юго-восточной оконечности острова Новая Сибирь «Таймыр» встретил малые глубины где судно могло сесть на мель.

В поисках подходящих глубин шлюпки совершили несколько радиальных

рейсов, но результаты были неблагоприятные: корабль попал как бы в глубокую тарелку, окруженную плоскими краями — отмелями.

Пробираясь ощупью, устанавливая вешки, «Таймыру» удалось, наконец, нащупать свободный путь на норд-ост.

Идя в этом направлении с «Таймыра» заметили на горизонте очертания небольшого высокого острова. Вероятно это был тот «шапкообразный остров», который заметили еще с «Зари», когда это судно пыталось пройти к острову Беннета, чтобы снять с него Толля.

«Остров поднимается из моря крутыми обрывистыми склонами сажен на 40, оставляя местами узкую прибрежную полосу, усыпанную красным песком и усеянную обломками изверженных пород, образующих основную часть острова,— рассказывает доктор Старокадомский.— Лишь восточный его берег более отлогий и покрыт, как, впрочем, и самая вершина, тундрою. Скалы по большей части темносерого, коричневого и темнокрасного цвета, с поверхности сильно выветрились, и взбираться по ним было изрядно тяжело. Нам пришлось остановиться как раз у западного крутого берега, чтобы прикрыться от ветра и иметь возможность сделать высадку.

В поперечнике остров не более $1^1/_2$ миль; он неправильной формы, вершина его представляет покатую площадку, по четырем углам которой возвышаются небольшие холмики. На одном из них мы водрузили наш флаг, вложив в бамбучину, к которой он был прибит, записку о дне открытия острова.

На острове довольно большое птичье население — много кайр, чистиков с яркокрасными ногами, два вида чаек... Большое стадо моржей, голов больше ста, лежало на прибрежной полосе возле самой воды. На вершине острова прохаживался крупный белый медведь, другой, поменьше, сидел внизу, подкарауливая выпадающих из гнезд чаячьих птенцов... После водружения флага, обошли остров с описью, и в 8 ч. вечера отправились дальше к острову Беннета».

Этот новый остров начальник экспедиции Борис Вилькицкий назвал в честь своего отца, А. И. Вилькицкого,— его именем. А. И. Вилькицкий был в то время начальником Главного гидрографического управления и проявлял большой интерес к научным исследованиям Арктики.

Он познакомился с полярной областью еще в 1887 г., плавая у берегов Новой Земли и занимаясь гидрографическими работами в устье р. Коротанги и у Хайпудырской губы. С 1894 по 1901 г. он возглавлял полярную гидрографическую экспедицию, которая охватила своей работой огромную территорию от Енисейского залива до норвежской границы.

Уже будучи помощником начальника Главного гидрографического управления, он вывел караван, состоявший из 22 судов, из Енисея в Карское море, подтвердив этим свою идею о возможности плавания к устьям великих сибирских рек.

Знакомство А. И. Вилькицкого с Арктикой ускорило посылку Русской гидрографической экспедиции в Северный ледовитый океан, суда которой после нескольких тщетных попыток впервые прошли всем Северным морским путем с востока на запад.

ОСТРОВ ЖОХОВА

В 1914 г. та же экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче» сделала третью попытку пройти с востока на запад Северным морским путем, и на этот раз решено было осуществить эту задачу во что бы то ни стало. Но уже около острова Врангеля ледоколы были затерты многолетними тяжелыми льдами. Освободиться от них суда смогли только посредством взрывных и водолазных работ.

На пути к мысу Челюскина, Борис Вилькицкий решил повторить попытку (не удавшуюся ему в прошлом году), найти таинственную Землю Андреева. Он

пошел в этот район на «Таймыре», но и на этот раз Вилькицкий не нашел проблематическую землю.

«Вайгачу», направившемуся к островам Де-Лонга, посчастливилось больше, чем «Таймыру». Недалеко от острова Вилькицкого он открыл новый островок. Первым заметил его лейтенант Жохов. На островок была высажена исследовательская партия, которая определила его местоположение и размеры. Островок оказался очень небольшим: он едва ли достигал в окружности 13 км.

Так была обнаружена в группе островов Де-Лонга пятая географическая точка — остров Жохова. Этим названием начальник экспедиции почтил память молодого товарища, лейтенанта А. Н. Жохова, скончавшегося на ледоколе «Вайгач» в феврале того же года, во время вынужденной зимовки ледоколов у мыса Челюскина.

Экипажи ледоколов-близнецов жили одним дружным коллективом. Смерть одного из товарищей произвела на небольшой коллектив особенно угнетающее впечатление. Жохова все любили, он был хорошим товарищем и к тому же обладал поэтическим дарованием.

Перед смертью больной Жохов выразил желание быть похороненным не в море, а в земле. В сильнейший мороз на берегу Таймырского полуострова моряки вырыли могилу и отдали последний салют товарищу.

На могиле Жохова был поставлен сделанный из плавника крест, а на нем прибита доска с его стихами, написанными им незадолго до смерти.

Под глыбой льда холодного Таймыра,
Где лаем сумрачным испуганный песец
Один лишь говорит о тусклой жизни мира,
Найдет покой измученный певец...

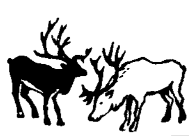
Товарищи возложили на могилу самодельный жестяной венок, а позднее обнесли ее оградой из якорных цепей.

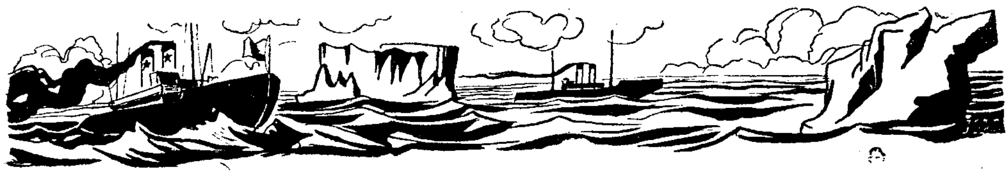
Жохов считал «жизнь мира тусклой», а в дальнейших строках называет себя «забытым». Все стихотворение его проникнуто глубокой безнадежностью. Царский строй душил всякую творческую мысль, оставлял на произвол судьбы отважных исследователей Арктики.

Нам, живущим на возрожденной и счастливой советской земле, чужд тот пессимизм, который сквозит в стихотворении Жохова. Мы пишем теперь другие стихи, поем другие песни — песни бодрости и гордости за растущее величие и мощь нашей родины. Советские полярники окружены вниманием и заботой партии, правительства и всей страны. «Забытых» полярников, каким считал себя лейтенант Жохов, у нас нет и не может быть.

* * *

Пять маленьких островков Де-Лонга расположены в Советском секторе Арктики. Полярная станция на острове Генриетты является самым северным форпостом в восточном секторе Ледовитого океана. Советские следопыты Арктики в ближайшие годы постараются точно установить, существует ли еще один остров в группе островов Де-Лонга, признаки которого заметили зимовщики с острова Генриетты. И, кто знает, может быть, к пяти островам Де-Лонга прибавится еще шестой, который будет присоединен к громадному полярному хозяйству СССР.





Нам пишут

Н. БУЯКОВИЧ

О МОРСКИХ ЗВЕРОБОЙНЫХ ПРОМЫСЛАХ ЯКУТИИ



Какие морские звери, в каком количестве находятся в морях, омывающих берега Якутии? Это еще мало изучено. Арктический институт, изучающий биологию и промыслы морского зверя в районах Якутского побережья, этого дела еще не наладил. В Якутии нет морских зверобойных промыслов, хотя известно, что много белухи, моржа и нерпы обитает в этих морях.

Научный сотрудник Якутской зональной промыслово-биологической станции Главсевморпути т. Рутилевский в 1937 г. работал в районе острова Встречного (близ острова Бегичева). Он изучал распространение, биологию и промыслы морского зверя, преимущественно, моржа. Его исследованиями установлено, что в западной части моря Лаптевых водится морж[1].

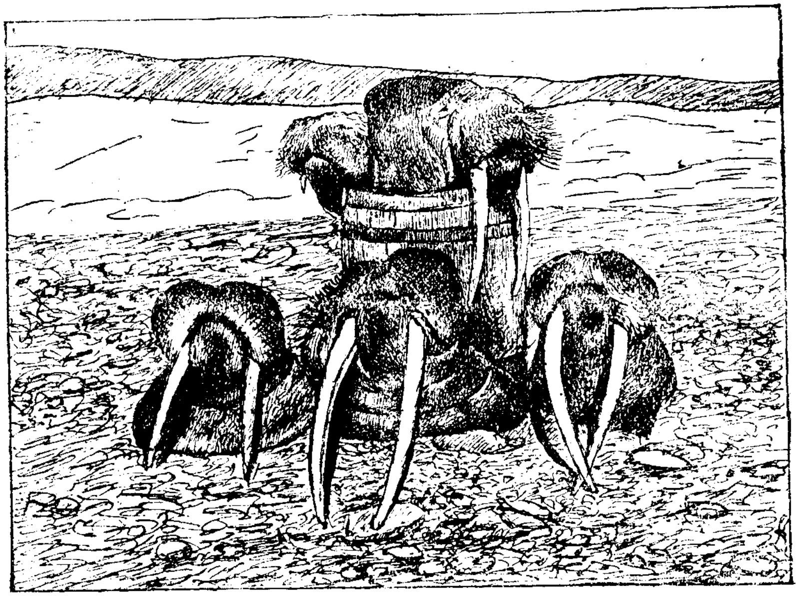
По сообщениям отдельных работников охотничьего промысла и рыбного хозяйства Якутии можно сделать вывод, что населенность морским зверем морей, прилегающих к Якутии, вполне достаточна для промышленных целей.

Например работники треста «Тус-Балык» сообщали, что во время рыбной путины в дельте Лены и на прилегающих к ней островах ежегодно, начиная с 1932 г., они наблюдали ход белухи. Общее направление этого хода в июле — августе было с востока на запад.

По предположению, высказанному С. К. Клумовым в его работе «Распределение белухи на европейско-азиатском севере» («Труды Полярной комиссии Академии наук СССР», М.—Л. 1936), проникновение белухи в море Лаптевых наиболее вероятно проходит у Северной Земли с северо-запада. Значительная часть белухи остается здесь и подходит к побережью в предустьевые пространства Хатанги, Оленека и Лены, возвращаясь обратно на запад под материковым берегом.

Белух находили также у мыса Косистого, острова Мостах, мыса Мостах, в бухте Тикси. В июле 1934 г. в районе острова Мостах белуха шла стаями, по 150—200 зверей в каждой. Стаи шли на расстоянии около 400 м от берега.

[1] В ст. В. Н. Кошкина «Возобновление промыслов на острове Бегичева» (Бюллетень Арктического института № 2 за 1936 г.) указывается на лежбище моржа на южном берегу острова в районе юрты Улахан — Урях и мыса Медвежьего.



Головы убитых моржей

В 1935 и 1936 гг. большие стаи белух, по 200—250 голов в каждой, шли в 200—300 м от берега в районе мыса Косистого. В то же время по всей бухте Тикси белуха шла разреженным ходом. Белуха заходит в бухту Тикси за время путины до 4—5 раз. Она идет дальше по побережью моря Лаптевых в западном направлении, следуя за ходом рыбы, которой она кормится.

В 1937 г. с борта шхуны «Память» наблюдали в бухте Тикси появление белухи немного ранее обычного (10 июля), повидимому, вследствие раннего отхода льда от берегов. Ход белухи в том году был исключительно сильный, многочисленные и большие стаи ее покрыли всю поверхность бухты. Ход белухи был прослежен дальше вплоть до острова Артоёс-Ары.

В то же время в бухте Тикси отмечено было появление нерпы.

Есть сообщение, что однажды две белухи поднялись летом по реке Лене до Булуна. Неоднократно белухи заходили и в реку Оленек.

В районе острова Дунай (близ дельты реки Лены) в начале сентября 1934 г. наблюдались стаи белухи до 15 зверей в каждой. Повидимому, это был ее обратный ход вдоль побережья моря Лаптевых.

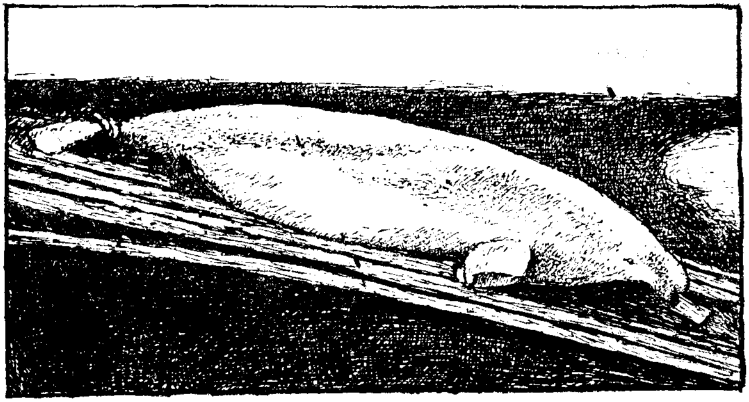
В 1927 г. стая белух поднялась по Тумацкой протоке дельты Лены до Сюльджана (около 30 км от устья Лены).

Белухи часто попадались в рыболовные снасти. Например 15 июля 1934 г. близ острова Мостах тяговым неводом была поймана белуха весом в 5 ц.

Бывший трест «Тус-Балык» пытался организовать здесь лов белухи, но эти попытки были очень неумелы. Например для промысла белухи и нерпы трест присылал мелкокалиберные винтовки ТОЗ, с организацией промысла запаздывал и пропускал массовый ход белухи. Поэтому промысел здесь вскоре прекратился, не дав реальных результатов.

Вблизи острова Дунай в большом количестве попадается нерпа. В центральной части побережья моря Лаптевых встречается морж. Например в 1934 г. близ острова Дунай было добыто семь моржей, причем охота на них была чисто случайной.

Имеющихся сведений о появлении и ходе морского зверя, конечно, еще недостаточно, для того чтобы судить о



Пойманная белуха

степени заселения арктического побережья Якутии морским зверем и о возможностях его промысла. Поэтому здесь необходимо систематически изучать запасы морского зверя, его биологию, размещение лежбищ, места деторождения, время и направление хода зверя и т. д.

Якутская зональная промыслово-биологическая станция начала эту работу с 1937 г. в двух пунктах — близ острова Бегичева и на Ляховских островах. Эту работу нужно расширить и систематизировать.

Из Якутска ежегодно отправляется в район дельты Лены и на побережье моря Лаптевых рыбохозяйственная экспедиция. В такую экспедицию нужно включить особых работников, которые бы следили за появлением зверя, его количеством, за сроками и направлением его хода, производили бы опытный забой и лов морского зверя. Особенно нужно обратить внимание на сетьевой лов белухи, так как он является наиболее эффективным способом промысла.

Стационарная работа по изучению биологии и техники промысла морского зверя также необходима. Арктический институт должен организовать на побережье Якутии свой опорный промыслово-биологический пункт. Его целесообразно основать в районе дельты Лены.

В журналах судов, которые плавают в районе «Якутской арктики», следует регистрировать все встречи с морским зверем, а также сведения о его виде и количестве, направлении его хода, отмечать географические пункты этих встреч, а также замеченные места лежбищ и т. д. По окончании рейсов все эти сведения должны концентрироваться в Якутской зональной промыслово-биологической станции и в Арктическом институте Главсевморпути.



Ф. ГУЛЬЧАК

ОТХОДЫ РЫБНОЙ И ЗВЕРОБОЙНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ—КОРМ ДЛЯ СКОТА

Мясо и молоко обладают высокой калорийностью, богаты витаминами и поэтому играют большую роль в борьбе с цынгой, рахитом, авитоминозом и другими специфическими северными заболеваниями.

В 1937 г. в районах Крайнего Севера, расположенных вблизи трассы Севморпути, было около 80 тыс. голов крупного рогатого скота и свыше 9 тыс. свиней. Это количество скота, конечно, не может удовлетворить растущих с каждым годом потребностей населения. Необходимо ежегодно увеличивать количество скота в районах Крайнего Севера, а также повысить его продуктивность.

Разрешение этих задач зависит от кормовой базы в этих районах и качества кормов.

Грубые корма (главным образом сено) не лимитированы, так как луговые массивы на севере огромны. Но процент их использования незначителен. Луга могут дать не только грубые, но и сочные корма (силос). Другим источником сочных кормов могут служить корнеплоды, которые хорошо вызревают в открытом грунте некоторых северных районов.

Гораздо хуже положение с сильными кормами. Организованные на Севере совхозы завозят из южных районов отруби, зерно, жмых. Это сильно повышает себестоимость продукции животноводства.

Между тем значительные отходы рыбной и зверобойной промышленности на Севере, а также крупные запасы непромышленной рыбы совершенно не используются. А ведь они могут итти на корм скоту и повышать его продуктивность!

В устья рек, впадающих в Индигскую и Чешскую губу (Индига, Пеша, Ома и др.), осенью заходит огромное количество рыбы, не употребляемой в пищу местным населением, например, сайка. Колхозы Канино-Тиманского района и Индигский оленеводческий совхоз используют сайку в корм скоту. Коровы охотно поедают сайку как в вареном, так и в сыром виде, резко повышая удойность. При среднем годовом удое коровы Ненецкого округа (где скот не кормят рыбой) в 900—1 100 литров молока Нижне-Пешский колхоз получал средний удой около 2 000 литров молока, т. е. почти удвоил удойность. В связи с этим и заработки колхозников в этих колхозах были значительно выше, чем в Ненецком округе.

Использование рыбы в качестве корма скоту находится в большой зависимости от сезонности лова и наличия ледников для ее хранения. Запасы же сайки в Канино-Чешской губе настолько велики, что этим высокопитательным белковым кормом можно обеспечить весь Ненецкий и Печорский округ.

Этой рыбой можно кормить не только крупный рогатый скот, но и другие виды животных, разводимых на Севере: свиней, лошадей и собак.

Опыт подкормки оленей рыбной мукой производился на двух опытных оленеводческих станциях Научно-исследовательского института полярного

земледелия: на Мурманской и Ямальской.

Живой вес оленей, круглый год выпасающихся на подножном корму, подвержен резким сезонным изменениям. После обильного питания осенью, зимой олени переходят почти исключительно на бедный белками и некоторыми минеральными веществами ягельный корм. Плотный снежный покров затрудняет оленям добычу даже и этого корма, поэтому к весне олени сильно истощаются. Особенно сильно истощается молодняк, что сказывается на его общем развитии. Этот период истощения у самок совпадает со второй половиной беременности. Повышается процент рождения слабого, быстро погибающего молодняка.

Применяя подкормку, мы можем совершенно ликвидировать сезонное голодание оленей, повысить скороспелость, продуктивность животных, ликвидировать отходы молодняка на почве голодания матерей.

Каковы результаты подкормки на опытных станциях? Рабочие быки, получавшие ежедневно в течение месяца кроме ягеля по 100 *г* рыбной муки, удержали свой живой вес. Быки, получавшие по 200 *г* рыбной муки, увеличили живой вес на 4,4%. За этот же период быки контрольной группы, питавшиеся исключительно ягелем, понизили свой живой вес на 5,8%.

Стельные важенки получали по 150 *г* рыбной муки в сутки. Хотя они и не сохраняли живого веса, но процент понижения веса у них был меньше, чем у контрольных.

Важенки в лактационный период, получая по 160 *г* рыбной муки в сутки, сначала не сохраняли своего живого веса, но в августе уже превысили его на 8%. В то же время контрольная группа своего нормального веса не восстановила.

Телята важенок, получавших подкормку, к этому периоду увеличили свой живой вес в 7,6 раза, в то вре-



Конвейер на рыбоконсервном заводе в Анадыре

Фото М. Теплякова



Анадырь. Рыболовецкая бригада на промысле кеты

Фото М. Теплякова

мя как телята контрольных важенок увеличили свой живой вес только в 6 раз.

Эти опыты по подкормке оленей рыбной мукой не дают еще исчерпывающих материалов. Они нуждаются в уточнении. Но уже и эти первые опыты показывают, что подкормка оленей вполне возможна и должна быть организована.

На Севере есть целый ряд рыбообрабатывающих предприятий, которые могут снабжать рыбной мукой северные животноводческие совхозы и колхозы.

Выход рыбной муки на этих предприятиях можно значительно увеличить, утилизировав все рыбные отходы и организовав вылов малоценных рыб. На некоторых консервных заводах (Индига, Шойна и др.) до сих пор, однако, нет утилизационных установок.

Производство рыбной муки можно было бы значительно увеличить, организовав кустарные утилизационные установки на местах лова, в колхозах и рыбацких артелях, а также наладив использование отходов зверобойного промысла. В колхозах нужно строить сушильные печи для рыбы (типа снетковых). Высушенную в таких печах рыбу можно перемалывать на ручных или приводных жерновах и комбинированных силосорезках.

Создание собственной базы сильных кормов на Крайнем Севере имеет огромное значение в повышении продуктивности скота.

Но повышение продуктивности животноводства Крайнего Севера не целиком зависит от наличия сильных кормов. Параллельно с этим нужно улучшать содержание скота, создать прочную местную базу грубых и сочных кормов, а также наладить ветеринарно-профилактическую работу в совхозах и колхозах Крайнего Севера.

Библиография

М. ДЕРЖАВИН

НОВАЯ КНИГА О ЗАВОЕВАНИИ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

И. Т. Спирин «Исторический рейс», Издательство Главсевморпути, Ленинград, 1939 г. Тираж 20 000 экз. Цена 8 руб.

О полюсе, завоеванном большевиками, издано за два года не мало книг. Авторы стремились рассказать советскому читателю о всех подробностях перелета полюсной экспедиции, о событиях, сопутствовавших ей в героическом пути от Москвы через Архангельск в Нарьян-Мар и далее, через Новую Землю и остров Рудольфа,— к Северному полюсу.

Советский читатель уже знаком с замечательной книгой Папанина — «Жизнь на льдине», с книгами Водопьянова, Кренкеля, Мошковского, сборниками статей и документов, статьями и очерками в периодической печати, в газетах.

В величайшем историческом подвиге сталинских полярных соколов выражена могучая сила советского народа, руководимого партией большевиков, гением человечества товарищем Сталиным.

И естественно, что каждая новая книга о завоевании Северного полюса, правдиво рассказывающая об этой выдающейся победе Советского народа, встречается советским читателем с огромным интересом.

Автор краткими штрихами восстанавливает перед читателем подробности полюсной экспедиции и делится с ним своими воспоминаниями.

Автор дает краткую характеристику различных экспедиций на полюс в прошлом. Одни экспедиции капиталистических стран кончались глубоким разочарованием их участников, стремившихся в северные широты, другие — безвестной гибелью покинутых людей.

Известному полярному путешественнику, американцу Роберту Пири, понадобилось более двух десятков лет подготовки, чтобы достигнуть в 1909 г. Северного полюса. Этот отважный полярный исследователь, достигнув полюса, записал в своем дневнике: «Если бы человек был в состоянии достичь 90° северной широты без крайнего физического истощения, он, несомненно, испытал бы своеобразные ощущения... Но для нас достижение полюса являлось результатом целых дней и недель усиленных переходов, физических неудобств, недостаточного сна и мучительной тоски».

Оторванность от своей страны, обреченность на одиночество, а может быть и на безвестную гибель заставили Пири написать эти строки.

Из истории путешествий в полярные страны мы узнаем имена участников так называемой экспедиции Циглера, экспедиции Фиала, неудачные полеты к Северному полюсу Амундсена на самолете, Нобиле на дирижабле «Италия» и т. д. Все они в большинстве не достигали результатов, часто кончались гибелью людей.

В основе этих неудач лежали те условия, в которых совершались подобного рода экспедиции. Печать проклятого капиталистического рабства, личной наживы и коммерческого расчета кучки тунеядцев, посылавших в Арктику людей на верную гибель, лежит на всех этих экспедициях. Они снаряжались для капиталистической рекламы. И снаряжались плохо, непродуманно, без плана и соответствующего технического оборудования.

«Суровый, не прощающий ошибок Север,— пишет в своей книге Спирин — крепко расправлялся со всеми теми, кто хотел проникнуть в его тайны без предварительной серьезной, вдумчивой подготовки. Кустарщина, погоня за рекламой, легкомыслие вели к неминуемому краху. Только крепко спаянный и устремленный к единой цели коллектив, тщательно снаряженный, идеально оснащенный всем необходимым, посту-

пающий продуманно, научно-обоснованно, может иметь успех».

Раскрыв книгу Спирина, читатель еще и еще раз видит, как далеко шагнула наша страна в области авиационной техники и подготовки людей, в совершенстве овладевающих этой техникой, покоряющих при ее помощи суровую Арктику, умеющих выйти из любых трудностей.

О том, как преодолевались эти трудности полетов в Арктике, автор рассказывает в ряде глав своей книги.

В главе «Двое суток на льдине» рассказывается, как однажды был совершен полет за пределы острова Рудольфа (на Земле Франца Иосифа), чтобы проверить работу радиомаяка. На легком разведывательном самолете отправились вместе с штурманом Спириным радист Иванов и участник папанинской зимовки на полюсе Евгений Федоров.

Пустынная земля. Под крыльями самолета — острова, проливы, торосистый лед. «Капризы» Арктики встречают самолет на каждом метре полета.

В поисках пригодной для посадки площадки самолет то появляется над разводьями, то бреющим полетом проносится над всторошенным льдом.

Пролетели острова Гогенлоэ, Райнер,— в проливах всюду вода, посадка невозможна. Спирин решает повернуть к острову Карла Александра. Но и здесь подходящих площадок не оказалось.

Показался еще остров. На карте он обозначен островом Дик. Как будто и площадка у острова сносная. Решили садиться здесь.

Но как оказалось впоследствии, площадка, на которую сел самолет, была исключительно трудной для посадки и взлета. Это было неожиданным открытием. Торосы и заструги оказались сверх ожиданий непреоборимыми. С высоты трудно было их заметить. И вот сейчас перед экипажем самолета сразу же встал вопрос — как взлететь?

Но этим не ограничились испытания: походная радиостанция вдруг отказала в работе. Посланная на Рудольф радиограмма не дошла до адресата; с Рудольфа прием есть, а туда связи нет.

До мозолей на руках крутили люди моторчик, но Рудольф попрежнему не слышит радиопередачу.

Так прошло несколько часов. Связи попрежнему нет. Тогда экипаж решает вылететь обратно.

Но вот — новое испытание,— не запускается мотор самолета. «Чего мы только ни делали,— пишет автор.— Пробовали заливать бензин в свечи — безрезультатно. Прилагаемая к запуску мотора сила — всего лишь один человек — была мала. Другой в это время держал винт, а третий управлял в кабине. Покурив и посоветовавшись, решили использовать ропак или айсберг и натягивать амортизатор втроем. Выбрав поблизости подходящий айсберг, мы принялись перетаскивать к нему самолет. Это был жуткий труд. Подбадривая друг друга, спотыкаясь, выбиваясь из сил, мы все же дотащили самолет до айсберга. Дальнейшие наши усилия также оказались напрасными... Повидимому мы выбились из сил и не даем достаточной натяжки амортизатору».

Двое суток находились отважные летчики в объятиях льдов далекого архипелага. Самолет начал обледеневать. Иссякли продукты, люди выбились из сил.

«Всех волнует один вопрос: что дальше делать? Ждать помощи?... Итти пешком... Но куда пойдешь в пургу. Опять мрачные мысли о всяких трагических случаях в Арктике. Нет, надо взять себя в руки. Один выход — самолет. Улетим во что бы то ни стало!»

После неимоверных трудов летчики заставили, наконец, мотор дать первый выхлоп, за ним второй, третий. Мотор ожил, но... лететь нельзя — мешает метель.

Три раза пытались взлететь затерянные во льдах люди, израсходовали почти весь бензин, но оторвался самолет от льда только на четвертый раз в начале третьих суток пребывания на льдине и долетел до Рудольфа, использовав... последнюю каплю бензина.

Решение, принятое на льдине — «Улетим во что бы то ни стало» — было выполнено с изумительной выдержкой и самообладанием. Советские летчики выдержали и это трудное испытание.

А сколько таких испытаний еще впереди!

В главе «Незабываемый полет» автор рассказывает о рейсе флагманского самолета Водопьянова с острова Рудольфа на Северный полюс. Это был действительно незабываемый в истории перелет.

Незабываемы и эпизоды, которые пришлось пережить экипажу в пути и которые запечатлел в своей книге автор.

С волнением читаешь рассказ Спирина о том, как механики флагманского корабля Петенин, Морозов и Бассейн спасли мотор от катастрофы на пути к полюсу.

Рискуя своей жизнью, обжигая до крови руки, механики ценой неимоверных усилий остановили течь антифриза из радиатора и тем самым отстояли работу мотора, грозившего выйти из строя.

И вся эта героическая работа была проделана ими без шума, скромно, без паники. О надвигавшейся катастрофе многие из экипажа корабля даже и не знали.

Когда Иван Дмитриевич Папанин ходил по льдине полюса, выбирая место для радиостанции, чтобы сообщить родине, товарищу Сталину о выполнении задания, вся страна с нетерпением ждала этой радостной вести.

Живо, с нескрываемым волнением пишет об этом Спирин в главе «На Северном полюсе».

Самолет сел в 18—20 километрах за полюсом.

24-градусный мороз. Легкий ветер, поземка. Сквозь облака выглядывает «полюсное» солнце, скупо освещая «ледовую территорию» отважных полярных завоевателей.

Ветер дует сильнее, сильнее. Поднялась метель, колкая и свирепая.

Надо срочно приготовить жилье, разбить палатки — «полюсные квартиры».

И самое важное — сообщить родине, что полюс завоеван, полюс покорен, полюс стал советским.

«А время шло.

Мы живо представили себе, что делается на Большой Земле, какое теперь там беспокойство и волнение за нас... Надо было поскорее дать знать о себе. Усталые, замерзшие, не покладая рук, возились все с радиостанцией. Никто не хотел уходить до тех пор, пока, она, наконец, не начнет работать».

Вот подняты радиомачты, натянута антенна.

Наспех установлена палатка. Здесь приемник, передатчик, аккумуляторные батареи.

В палатке, на снегу лежит человек, то соединяя, то разъединяя провода. Он ищет в эфире зов родины, голос своей страны.

Кажется,— мгновение и эфир заговорит, заполнит чувства людей — пионеров полюса — радостным волнующим словом с Большой Земли. Кренкель весь в поисках вести с материка.

Неудержимо шло время вперед. Два, четыре, шесть часов прошло с момента посадки.

Приемник наконец заработал. Об этом тихо сообщил усталый, но весь сияющий «Теодорыч».

«Прошло несколько напряженных минут. Кренкель продолжал сосредоточенно вслушиваться, переходя от одной волны к другой, и вдруг, сорвав наушники, тревожно засуетился у передатчика.

— Что делается, что делается! — лихорадочно твердил он,— давайте скорее, ребята!

Действительно в наушники было слышно, как все станции звали нас, выстукивая наши позывные. По всему диапазону волн, коротких и длинных, слышалось только «РВ, РВ»... Страна звала, страна беспокоилась».

А время шло.

С тех пор, как самолет сел на полюс прошло уже... восемь, десять, одиннадцать часов.

Все забыли о морозе, усталости, о голоде. Одно стремление: открыть связь с далеким материком. Не только слушать его, но главное, передать туда, в столицу родной земли о благополучной посадке на Северный полюс.

Но передатчик все еще не работал. Из уст Кренкеля можно было слышать одно, полное тревоги: «что делается, что делается!»

Страна звала, выстукивая многочисленные «РВ, РВ, РВ, РВ»...

Люди напрягали весь свой творческий ум,— как быстрее наладить связь. «Менялся противовес, подлаживалась антенна, заливались и заводились моторы. Все толпились в маленькой палатке, жадно всматриваясь в лица Кренкеля и Иванова. Кренкель быстро стучал ключом, переводил на прием, слушал, опять стучал, менял волны, рылся внутри передатчика»...

И лишь после двенадцати часов упорного труда Кренкель произнес радостно и торжественно:

— Есть!

Страна с глубоким волнением прочитала тогда историческую радиограмму Начальника экспедиции на Северный Полюс О. Ю. Шмидта:

«...Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет...»

* * *

Книга И. Т. Спирина «Исторический рейс» содержит в себе 32 очерка, в которых показана вся полюсная экспедиция, начиная с подготовки к этой величественной эпопее и кончая знаменательной встречей полярников в Кремле с руководителями Партии и Правительства.

Читатель с удовлетворением прочтет эти очерки, кстати сказать хорошо оформленные оригинальными заставками, концовками, форзацем. Художник И. З. Копелян выполнил все это со вкусом, подчинив оформление книги ее содержанию.

Хроника

★ **Горняки Баренцбурга досрочно выполнили** полугодовой план угледобычи, выдав 100 000 т. угля на 38 дней раньше срока.

★ **Суд над расхитителем.** Бывший главный бухгалтер порта Тикси — Якименко, умышленно запутав бухгалтерский учет и получив обманным способом доверенности полярников, присвоил больше 100 000 руб. Выездная сессия Верховного суда Якутской АССР приговорила Якименко к 10 годам лишения свободы.

★ **Техническая школа метеорологии и связи** организуется в Москве. В школе будут готовиться радиотехники, электромеханики, синоптики, аэрологи и метеорологи. Будут приняты 160 чел. Занятия начнутся 15 ноября. Окончившие школу должны будут не менее двух лет работать на предприятиях Севморпути.

★ **За просрочку годового отчета,** влекущую срыв представления' в правительство сводного отчета по управлению морского транспорта, руководство Главсевморпути объявило выговор начальнику архангельской конторы морского управления Главсевморпути т. Савину и главному бухгалтеру конторы т. Паромову.

★ **Регулярное пассажирское сообщение** бухта Провидения — Чаплино — Уэллен организуется в этом году. Оборудован катер на 10 пассажирских мест, в том числе — четыре спальных.

☆ **Скоростным методом** сооружен за 12 дней дом Севморпути в Якутске объемом в 1105 куб. м.

★ **Открыта гидрометеорологическая станция на острове Айон.** В 85 км. к западу от мыса Шелагского, на побережье Восточносибирского моря, открыта новая гидрометеорологическая станция — остров Айон. Инициатива организации станции принадлежит комсомольцам-полярникам мыса Шелагского. Вступая в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, коллектив мыса Шелагского решил организовать на острове Айон новый гидрометеорологический пункт для наилучшего обслуживания навигации в районе Чаунской губы; выделить для работы на Айоне гидрометеоролога т. Ситника и радиотехника т. Фадеева. Подготовив все необходимое оборудование и запасы продовольствия, тт. Ситник, Фадеев и рабочий-строитель т. Куриленко перевезли на нартах около 2 т. груза на остров Айон. Оборудовали брезентовую палатку и подняли на 15-метровой радиомачте красный флаг. Установили регулярную радиосвязь с мысом Шелагским, судном «Ост» и другими станциями. На Айоне систематически ведутся научные наблюдения. Большую помощь оказал полярникам Шелагский национальный совет. Местное население охотно предоставило транспорт для перевозки грузов.

★ **В теплицах Баренцбурга** за 8 месяцев выращено около 3 т. зеленого лука и редиса.

★ **Строительство здания Арктического научно-исследовательского института** начинается в ближайшее время в Ленинграде. Цокольный этаж по проекту отводится в основном под мастерские, четвертый — для научно-исследовательских лабораторий. Часть здания займет конференцзал на 450 чел. Предусмотрено оборудование специального бассейна для изучения процессов образования льда и его свойств.

★ **На гастроли в Арктику** выехал из Москвы вокально-художественный ансамбль студентов Московской государственной консерватории в составе 13 чел. Ансамбль даст концерты для полярников в Якутске, Сангархае, Булуне, Тикси, Нордвике, Диксоне и других пунктах. Он пробудет в Арктике до конца навигации.

★ **Агитколлектив организован в бухте Провидения** в составе 11 человек. Активное участие в работе агитколлектива принимает беспартийный врач т. Иванов.

★ **Кадры радистов из местного национального населения** готовят комсомольцы мыса Шмидта. Ученики тт. Чайвын и Миненко несут самостоятельную вахту на радиостанции.

★ **Олимпиада художественной самодеятельности** состоялась в Игарке. Участвовало 360 исполнителей. С большим успехом прошли выступления представителей народов Севера — саха, ненцев, кето, селькупов и эвенков.

★ **97 очков из 100 возможных** выбил на стрелковых соревнованиях коллектива полярной станции Ванкарем повар т. Шмарин.

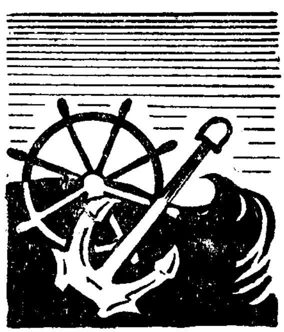
★ **Сменены руководители амдерминского рудника.** В Амдерме продолжительное время пренебрегали разведочными, подготовительными и дру-

гими работами. В результате технически безграмотного ведения работ на важнейших участках в мае — июне рудник невыполнил план добычи плавика. В Амдерме не велась повседневная борьба за крепкую трудовую дисциплину. Руководители рудоуправления уделяли мало внимания стахановцам и ударникам, плохо заботились о нуждах горняков. Приказом руководства Главсевморпути начальник амдерминского рудоуправления т. Нуждаев отстранен от занимаемой должности. Помощник начальника рудоуправления Чернявский уволен за прогул. Главному инженеру рудника т. Шевченко объявлен выговор. Руководство рудником возложено на инженера т. Туснова. Помощником начальника рудоуправления назначен бывший председатель рудничного комитета союза т. Ламкин.

★ **Первый футбольный матч** в 1939 г. в Амдерме состоялся 18 июня. Команды рудника и приморского поселка играли на песчаной площадке побережья Карского моря.

★ **11 чел. закончили курсы** без отрыва от производства в порту Диксон. Курсы функционировали 6 месяцев. Товарищи, сдавшие экзамены на право управления судном, будут работать на портовых судах.

★ **Подготовка кадров полярников.** Отдел подготовки кадров Главсевморпути реорганизован в Управление учебных заведений. На него возложено руководство всей подготовкой и переподготовкой кадров высшей и средней квалификации, инспектирование учебных заведений Главсевморпути, учебно-методическое руководство работой по подготовке и повышению квалификации массово-технических кадров. В Гидрографическом институте с 1 сентября этого года организуется гидро-метеорологический факультет. 1 ноября открываются курсы усовершенствования командного состава морского и речного флота. Организуется заочное обучение экипажей ледоколов для подготовки к сдаче экзаменов за курс техникума. Заочники полностью будут обеспечены учебными пособиями, планами, квалифицированными консультациями. Непосредственное руководство и контроль за учебой заочников поручен капитанам судов.



Художеств.-технич. редактор **М. А. Перельман**

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 2/VII 1939 г. Подписано к печати 3/VIII 1939 г. Бум. 70×108 см. 7 3/4 печ. л. 12 1/2 авт. л. 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита Б—7907. Зак. тип. 821. Тираж 10000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10.

Советская Арктика

№ 8 ● АВГУСТ ● 1939

СОДЕРЖАНИЕ

Цена 2 руб.

